

A los representantes de los medios de comunicación,**[Lámina 1]**

Los hemos convocado, para exponer los puntos relevantes del dictamen preliminar sobre las condiciones de competencia, existentes en los procedimientos de aterrizaje y despegue del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Dictamen preliminar cuyo extracto ha sido publicado esta mañana, en el Diario Oficial de la Federación.

[Lámina 2]

El análisis realizado por la Autoridad Investigadora determina de manera preliminar, que el procedimiento de acceso a la infraestructura para el aterrizaje y despegue en el Aeropuerto de la Ciudad de México, genera efectos anticompetitivos en los servicios de transporte aéreo. Esto como consecuencia de:

En primer lugar, un bajo número de participantes en el mercado, y

En segundo, ineficiencias en la asignación de horarios y baja disponibilidad de éstos, que impiden la entrada de empresas nacionales e internacionales en detrimento del crecimiento de la industria.

Lo anterior ocasiona precios elevados y escasa innovación en rutas, en perjuicio de los consumidores.

A reserva de exponer en unos momentos los elementos que sustentan estas conclusiones y las medidas remediales propuestas, subrayo aquí el apego de la investigación a los tiempos de la Ley, al ámbito de las facultades de la Autoridad Investigadora, al debido proceso y a la observancia de las mejores prácticas internacionales.

Destaco a ustedes que esta es la primera ocasión donde la Autoridad Investigadora, conforme a la reforma constitucional de 2013, ejerce sus nuevas facultades para regular de mejor manera un insumo esencial para mejorar las condiciones de competencia. En este caso, con el objeto de subsanar las fallas en la administración, la carencia de reglas claras y de transparencia en las operaciones del Aeropuerto de la Ciudad de México, en lo correspondiente a la asignación de los espacios para el aterrizaje y despegue de aeronaves.

[Lámina 3]

La COFECCE asumió el compromiso de garantizar condiciones de competencia, priorizando aquellos mercados estratégicos para el crecimiento económico, y el bienestar de los consumidores. En este marco, el sector de transporte aéreo de pasajeros tiene una gran relevancia, por su impacto en otras actividades económicas como la promoción comercial y turística, la conectividad del país y en última instancia, el desarrollo económico nacional.

El Aeropuerto de la Ciudad de México es pieza clave del sector. Tiene la más alta densidad de tráfico en el país, al transitar en ella poco más de 37 millones de pasajeros al año, lo cual representa cerca de la mitad del total nacional. Así, su infraestructura y la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue, son indispensables para la prestación eficiente de los servicios de transporte.

La investigación se inició debido a que la Autoridad Investigadora encontró elementos que hicieron suponer la falta de competencia en este mercado. Entre ellos:

Primero, los horarios del Aeropuerto se han concentrado en pocos transportistas aéreos. En 2014, dos prestadores de servicios controlaron el 65% de los horarios.

Segundo, sin un acceso adecuado a la infraestructura aeroportuaria, no es posible que se generen condiciones de competencia en el mercado. Y,

Tercero, la saturación con distribución ineficiente de horarios en el Aeropuerto, podría estar limitando la entrada y expansión de las aerolíneas.

[Lámina 4]

La Autoridad Investigadora desplegó las herramientas de investigación previstas por la ley, para identificar los efectos anticompetitivos en los servicios referidos de transporte aéreo, así como proponer un paquete de medidas correctivas.

En ese objetivo institucional, la Autoridad Investigadora realizó comparecencias, visitas de verificación, requerimientos y solicitudes de información, así como reuniones de trabajo con autoridades sectoriales, sociedad civil, representantes de las aerolíneas, especialistas y con organismos internacionales. Destaco aquí el apoyo experto recibido de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo, la IATA por sus siglas en inglés. Tanto el alto rigor técnico instrumentado en la investigación y el respeto al debido proceso, como la amplia consulta nacional y extranjera, hacen de este trabajo un esfuerzo acorde con las mejores prácticas de toda autoridad de competencia. Esfuerzo registrado en un expediente de 28 tomos principales y 29 tomos confidenciales que integran en su conjunto 29 mil 191 hojas.

Tanto la administración de toda la información recabada, como la estrategia y el desarrollo de los trabajos de investigación, se hicieron con estricto apego a la normatividad sobre reserva, confidencialidad y el principio de autonomía.

[Lámina 5]

En el dictamen que la Autoridad Investigadora hace público hoy, se determina de manera preliminar, que la infraestructura de pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas de dicho aeropuerto para el aterrizaje y despegue, constituyen un “insumo esencial” cuya forma de acceso genera efectos anticompetitivos.

Entre los hallazgos, se encuentran los siguientes:

- Las aerolíneas establecen precios mayores para itinerarios que incluyen el Aeropuerto. Es decir, los transportistas aéreos cobran un sobrepago sólo por llegar o salir del AICM. Si bien esta situación se da en la operación de distintos aeropuertos del mundo, similares al de la Ciudad de México, lo cierto es que esto se agrava por otros factores particulares.
- La falta de reglas claras en la asignación y monitoreo de horarios, hace que las aerolíneas puedan obstaculizar la asignación de horarios de despegue o aterrizaje a empresas competidoras, lo cual les garantiza beneficios económicos. A pesar de la escasez de horarios, la Autoridad Investigadora encontró que en promedio el 37% de los horarios asignados previo al inicio de temporada, no fueron operados por las aerolíneas que originalmente lo solicitaron.
- La existencia de rutas donde pocas aerolíneas ofrecen sus servicios, suelen tener tarifas más altas. Por ejemplo, en aquellas rutas con mayor competencia las tarifas promedio por kilómetro volado disminuyen hasta un 30%.
- En los últimos cinco años ha sido prácticamente nula la expansión de rutas desde y hacia el Aeropuerto, y
- Las aerolíneas han disminuido la calidad del servicio. En 2014 *más de 115 mil vuelos no operaron conforme a sus tiempos asignados. Es decir, más de 300 vuelos diarios en promedio operaron fuera de su horario.*

En suma, estos y otros elementos, hacen a la Autoridad Investigadora considerar la existencia de condiciones que generan alta concentración en pocas aerolíneas, baja disponibilidad de horarios que inhiben la entrada de más empresas, establecimiento de precios elevados y la escasa innovación en rutas. En general, se carecen de incentivos correctos para crear más competencia entre las aerolíneas, en detrimento de la propia industria, sus trabajadores y los usuarios.

Estas condiciones negativas resultan en afectaciones a los consumidores. Bajo los criterios actuales de asignación de espacios para el aterrizaje y despegue, por citar un ejemplo, muchas aerolíneas comercializan vuelos sin tener asignado previamente un horario. Esto hace que vuelos terminen saliendo con retrasos y que en la realidad, el usuario adquiera un boleto sin la garantía del servicio que espera recibir.

Cuando existen efectos adversos a la competencia a partir de bienes esenciales, como es el caso del acceso a los bienes antes referidos, se requiere tomar acciones proactivas para mejorar las condiciones de competencia. En este sentido el dictamen contiene medidas de corrección.

[Lámina 6]

Las medidas correctivas propuestas en el Dictamen, cumplen con tres características esenciales para la Autoridad Investigadora:

Primero: observan los requisitos de efectividad, proporcionalidad y eficiencia, establecidos en la Ley Federal de Competencia Económica.

Segundo: son consistentes con las mejores prácticas internacionales y las recomendaciones de organismos internacionales. Y,

Tercero: atienden una perspectiva integral, ya que constan de órdenes de regulación para la Administración del Aeropuerto, y dan lineamientos a la autoridad sectorial.

Dichas medidas buscan dos objetivos principales:

- 1) Facilitar el acceso a la información y establecer criterios claros para que el acceso al insumo esencial fomente la competencia.
- 2) Crear, mantener y asignar un Fondo de Reserva de horarios, que reduzca las barreras a la entrada y expansión de las aerolíneas para asegurar un acceso competitivo al insumo esencial

[Lámina 7]

Sólo con ellas podrán mejorarse las condiciones de competencia. Las medidas propuestas son:

- Intensificar la transparencia, el monitoreo y el control de horarios de aterrizaje y despegue.
- Establecer procedimientos y criterios transparentes para la asignación y renovación de los horarios.
- La creación de un órgano como instancia técnica autónoma para ejercer todas las funciones relacionadas con los horarios para el despegue y aterrizaje en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, lo que en los lineamientos de la IATA se ha denominado como un Coordinador Independiente.

[Lámina 8]

En lo referente al segundo objetivo, es primordial generar medidas para la creación, mantenimiento y asignación de un Fondo de Reserva de horarios. Esto permitirá reducir las barreras a la entrada y a la expansión de las aerolíneas, asegurando un acceso competitivo al insumo esencial.

Las medidas son:

- Incorporar a un Fondo de Reserva, los horarios no operados o que no cumplieron con los criterios de uso establecidos.
- Emitir normas que supriman las operaciones de aviación oficial y general en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como las destinadas a servicios de emergencia.

- Asignar el Fondo de Reserva a través de mecanismos que favorezcan la entrada y expansión de competidores, reflejen el valor económico del horario y transparenten el intercambio o cesión de horarios entre aerolíneas.
- Y por último, modificar la normatividad correspondiente para mejorar el mecanismo de asignación de los horarios.

Respecto de la valoración de resultados se busca establecer un calendario de implementación de medidas correctivas y dar puntual seguimiento. Adicionalmente, se propone que la COFECE evalúe las condiciones de competencia en el mercado investigado dos años después de la implementación de las medidas correctivas.

Es importante mencionar que esta Autoridad Investigadora ha justificado por qué el conjunto de las medidas propuestas alcanzarían sus objetivos de la forma menos gravosa o restrictiva para el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

[Lámina 9]

El conjunto de las medidas propuestas permitirá:

- 1) Impedir la progresiva concentración en el mercado, favoreciendo la entrada y la expansión de las aerolíneas que utilizan el AICM;
- 2) Incrementar la certidumbre y transparencia en las operaciones de las aerolíneas;
- 3) Generar mayor disponibilidad de horarios e incrementar las opciones de vuelos para los consumidores; y
- 4) Incentivar a que se ofrezcan precios más bajos en el mercado del transporte aéreo.

[Lámina 10]

La competencia es tarea de todos. Sólo con competencia es posible generar beneficios directos a los consumidores, potenciar las fuentes de empleo y de oferta de servicios, así como garantizar los precios más bajos posibles.

Independientemente de que existe una necesidad real de mayor infraestructura aeroportuaria, el actual Aeropuerto de la Ciudad de México tiene la gran oportunidad de eliminar los efectos anticompetitivos, causados por la inadecuada asignación de sus horarios de aterrizaje y despegue. Esto a través de una regulación pro competitiva y de mayor transparencia, que subrayo, cobra especial relevancia en el marco del convenio bilateral aéreo entre México y los Estados Unidos, anunciado por el Presidente de la República. Los beneficios de dicho convenio se verán potenciados en la medida en que se eliminen los problemas a la competencia identificados en el Aeropuerto de la Ciudad de México.

Termino mi intervención señalando que con esta investigación, refrendo el compromiso de hacer de la autonomía de la Autoridad Investigadora, un instrumento útil para que la COFECE cumpla con su mandato constitucional de garantizar la libre competencia y la concurrencia en los mercados.

Muchas gracias.