

DOF: 29/02/2016**EXTRACTO del Dictamen preliminar del expediente IEBC-001-2015, emitido el diecinueve de febrero de dos mil dieciséis.****Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.- Autoridad Investigadora.- Dictamen Preliminar.- Expediente IEBC-001-2015.**

EXTRACTO DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE IEBC-001-2015, EMITIDO EL DIECINUEVE DE FEBRERO DE DOS MIL DIECISÉIS

(Versión Pública del Dictamen Preliminar del expediente IEBC-001-2015 disponible en www.cofece.mx)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA(1) analizó el mercado de los servicios de TRANSPORTE AÉREO(2) que utilizan el AEROPUERTO(3) para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue. Tras una exhaustiva investigación, se determinó preliminarmente la existencia de un INSUMO ESENCIAL,(4) 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,(5) dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE.(6)

En el DICTAMEN(7) 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(8) 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(9) 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(10) 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.(11) 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, 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.(12) A pesar de ello, el aprovechamiento efectivo de dicha conectividad por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS(13) es limitado si se compara con otros aeropuertos,(14) pues sólo el 21% de los pasajeros que utilizan el AEROPUERTO continuaron su itinerario hacia otro destino.(15)
- Desde dos mil cinco la SECRETARÍA(16) ha publicado en el DOF(17) diversas declaratorias que han establecido que en el AEROPUERTO existen condiciones de saturación en el campo aéreo en ciertas horas en particular.(18) 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 aéreo(19) 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.

- 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,(20) 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.(21)
- 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(22) fue posible la entrada de nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO.
 - iii) Según los datos proporcionados en la investigación, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP(23) 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,(24) con cincuenta, y GRUPO AEROMÉXICO,(25) con trece. Bajo esta métrica, les siguen INTERJET,(26) MAGNICHARTERS,(27) VIVAEROBUS(28) y VOLARIS(29) con aproximadamente once, diez, diez y nueve vuelos, respectivamente.
 - 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,(30) los cuales mantuvieron niveles de puntualidad de al menos 90% en el mismo periodo.
 - vi) En la temporada verano dos mil catorce, GRUPO AEROMÉXICO 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;(31) 5, 7, 8 y 10 de las DISPOSICIONES,(32) 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,(33) 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.
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(34) 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(35)), 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.(36) 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", (37) y que éste "no es una posesión, ni propiedad de ningún transportista aéreo y es asignado con una vigencia específica".(38)

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.(39) 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 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(40) 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.(41)

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 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.(42) 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.(43) 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(44) 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,(45) 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.(46) (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 AÉREO que opere el itinerario efectivo para un periodo de tiempo mayor en la misma temporada.(47)

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(48) sobre dichas asignaciones.(49) Al respecto, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP precisaron que dichas opiniones no son vinculatorias,(50) así como que desconocen la relevancia de las mismas en el proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.(51)

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".(52) 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(53). 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"(54) y las solicitudes de "Horarios de Corto Plazo" son aquellas que los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizan a fin de ajustar su operación diaria.(55)

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.(56) 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 temporada y hasta el mismo día de su operación, con al menos cuatro horas de anticipación a su operación.(57)

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".(58) 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".(59)

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".(60)

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;(61) 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.(62) Es decir, las cancelaciones 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%.(63) 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)".(64) 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 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%), VIVAAEROBUS (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.
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.
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 VIVAEROBUS, 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 Horariosâltinerarios (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,(65) se observó que: i) el 57.3% de los Horariosâltinerarios 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 Horarioâltinerario. Por lo que se concluyó que las autorizaciones de Horariosâltinerarios 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,

VIVAEROBUS 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 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 beneficiarán 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 realizaran 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 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(66) 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.	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. 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 obstáculos para la entrada de nuevos competidores.
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 AÉREO regular en la planeación de largo plazo y que no hayan sido operados por dicho TRANSPORTISTA AÉREO.	
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. Propiciar que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que más valúen 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.
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).	

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.

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 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

El Titular de la Autoridad Investigadora, **Carlos Mena Labarthe**.- Rúbrica.

1 El órgano de la Comisión Federal de Competencia Económica 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, conforme al artículo 26 de la Ley Federal de Competencia Económica.

2 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 Ley de Aviación Civil.

3 Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.

4 La pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

- 5 Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
- 6 Los autos de la presente investigación radicada en el expediente IEBC-001-2015.
- 7 Dictamen Preliminar del expediente IEBC-001-2015.
- 8 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.
- 9 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, conforme al artículo 3, fracción I, de la Ley Federal de Competencia Económica.
- 10 Servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y servicio de transporte aéreo internacional regular de pasajeros.
- 11 Folio 0026258 del Expediente.
- 12 Folio 0027427 del Expediente.
- 13 Titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo privado o público.
- 14 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.
- 15 Folios 0008581 y 0008582 del Expediente.
- 16 Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- 17 Diario Oficial de la Federación.
- 18 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.
- 19 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.
- 20 Reglamento de la Ley de Aeropuertos.
- 21 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 de Transporte Aéreo. Folio 0027262 del Expediente.
- 22 Nuevo Grupo Aeronáutico, S.A. de C.V., sus subsidiarias y filiales.
- 23 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.
- 24 Transportes Aeromar, S.A. de C.V.
- 25 Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., y sus subsidiarias y filiales.
- 26 ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.
- 27 Grupo Aéreo Monterrey, S.A. de C.V.
- 28 Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.
- 29 Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., y sus subsidiarias y filiales.
- 30 Transportista de origen extranjero que presta el servicio público de transporte aéreo internacional regular de pasajeros.
- 31 Ley Federal de Competencia Económica.
- 32 Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica vigentes al día de hoy.
- 33 El administrador aeroportuario designado por el AICM para administrar el Aeropuerto.
- 34 Aeropuerto Internacional Licenciado Adolfo López Mateos de Toluca, en el Estado de México.
- 35 Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
- 36 Folio 0008616 y 0023659 del Expediente.
- 37 Folio 0018478 del Expediente.
- 38 Folio 0008600 del Expediente.
- 39 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 Ley de Aeropuertos, así como los artículos 6 y 7 de la Ley de Aviación Civil, respectivamente.
- 40 Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, órgano desconcentrado de la Secretaría.
- 41 Este porcentaje fue calculado para un rango de veinticuatro horas, lo que implica que el porcentaje de utilización fue significativamente mayor en las franjas horarias de alta intensidad de tráfico.

- 42 Folio 0008613 del Expediente.
- 43 Folio 0025358 del Expediente.
- 44 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.
- 45 Reglas de Operación Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.
- 46 Fracción I del artículo 95 del RLA.
- 47 Fracción III de las RO, ubicada en el Folio 0008832 del Expediente.
- 48 Comité de Operación y Horarios del Aeropuerto, conformado de acuerdo con lo establecido en el artículo 61 de la Ley de Aeropuertos.
- 49 Folios 0005526, 0003321, 0003532, 0002076, 0008630, 0018492 y 0021830 del Expediente.
- 50 Folio 0003321 del Expediente.
- 51 Folios 0005526, 0017287, 0007968 a 0007969, 0003321, 0002076, 0008630, 0018492, 0008630 y 0018492 del Expediente.
- 52 Folios 0018480 y 0008604 del Expediente.
- 53 Folios 0017272 y 0019333 del Expediente.
- 54 Folios 0008601 y 0003311 del Expediente.
- 55 Folio 0008601 del Expediente.
- 56 Folio 0017284 del Expediente.
- 57 Folio 0017279 del Expediente.
- 58 Folios 0008606 a 0008607 y 0003311 del Expediente.
- 59 Folios 0008832 y 0017274 del Expediente.
- 60 Folio 0003313 del Expediente.
- 61 Folio 0018482 del Expediente.
- 62 Folio 0008832 del Expediente.
- 63 Folio 0008617 del Expediente.

- 64 Folio 0008616 del Expediente.
- 65 Reglamento de la Ley de Aviación Civil.
- 66 Fondo que incluye cualquier nuevo horario de aterrizaje y/o despegue creado a partir de la implementación de las medidas.