COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Descripción: Versión pública de la Versión Estenográfica de la vigésima cuarta sesión ordinaria del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica celebrada el quince de junio de dos mil diecisiete.

Agente Económico: No aplica.

Fecha de clasificación: siete de agosto de dos mil diecisiete.

Número de acta de clasificación: COT-025-2017.

Unidad Administrativa: Secretaría Técnica.

Tipo de clasificación Información confidencial, toda vez que las secciones testadas contienen (i) información y datos sobre hechos y actos de carácter económico, comercial, estratégico jurídico y contable de diversos agentes económicos, que pudieran resultar útiles a terceros, incluyendo a sus respectivos competidores, y cuya divulgación podría generar un daño en su posición competitiva; (ii) información sobre la capacidad económica de diversos agentes económicos; iii) datos personales de una persona identificada o identificable e información reservada, , por tratarse de información que forma parte de un proceso deliberativo que no ha concluido, de conformidad con las disposiciones aplicables; iv) información reservada.

Periodo de Reserva: No aplica

Ampliación del periodo de Reserva: 3 años

Fundamento legal: Artículos 3, fracciones IX y XI de la Ley Federal de Competencia Económica;[1] 3, fracciones II y XXI, 23, 24, fracciones VI, XI y XIV, 100, 104, 105, 106, fracción III, 107, 109, 113, fracción VIII, 114, 116, primer y segundo párrafo de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;[2] 1, 5, 7, 11, fracción VI, XI y XVI, 65, fracción II y IX, 72, fracción II, inciso a), 97, 98, fracción III, 104, 105, 106, 110, fracción VIII, 113, fracción I, III y último párrafo, 119 y 120 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública;[3] Primero, Segundo, fracciones I, XVI y XVIII, Cuarto, Séptimo, fracción III, Octavo, Vigésimo Séptimo, Trigésimo Tercero, Trigésimo Cuarto, Trigésimo Octavo, Cuadragésimo, Quincuagésimo Primero, Quincuagésimo Segundo, Quincuagésimo Sexto, Quincuagésimo Séptimo, Quincuagésimo Octavo, Sexagésimo, Sexagésimo Primero, Sexagésimo Segundo, Sexagésimo Tercero, y transitorios Cuarto y Sexto de los LINEAMIENTOS;[4]

Información que se clasifica: 1-8, 49 y 50p.

Titular de la Unidad Administrativa	Responsable del resguardo de la información
Fidel Gerardo Sierra Aranda **Secretario Técnico**	**Sindy Evelin Zamora Salas** **Subdirectora de área, servidor público**

Fecha de desclasificación:

Rúbrica y cargo del servidor público que desclasifica:

[1] Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
[2] Publicada en el DOF el cuatro de mayo de dos mil quince.
[3] Publicada en el DOF el nueve de mayo de dos mil dieciséis.
[4] "Acuerdo del Consejo Nacional del Sistema Nacional de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales, por el que se aprueban los Lineamientos generales en materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la elaboración de las Versiones Públicas", publicado en el DOF el quince de abril de dos mil dieciséis; modificado mediante los "Acuerdos por los que se modifican los artículos Sexagésimo Segundo, Sexagésimo Tercero y Quinto Transitorio de los Lineamientos en materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la elaboración de las Versiones Públicas" publicados en el DOF el veintinueve de julio de dos mil dieciséis.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

24ª. SESIÓN ORDINARIA DEL PLENO, CELEBRADA EL QUINCE DE JUNIO DE DOS MIL DIECISIETE

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Alejandra Palacios Prieto (APP): Muy buenos días, hoy es quince de junio de dos mil diecisiete celebramos la sesión ordinaria número veinticuatro del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Antes de iniciar, debo señalar que esta sesión será pública con la versión estenográfica que se publique en el sitio de internet de la Comisión, en términos del artículo 47 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica y demás disposiciones jurídicas aplicables.

El día de hoy estamos seis de los siete Comisionados. El comisionado Faya está de misión y por eso no nos acompaña y también está con nosotros el Director General de asuntos jurídicos Fidel Sierra, que suple al Secretario Técnico que también está de misión y será Fidel quien haga constancia de todo lo que suceda en esta sesión.

Inicio dando lectura al orden del día de hoy.

El primer punto es la presentación, discusión y, en su caso, aprobación del acta correspondiente a la sesión ordinaria numero veintidós del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, celebrada el treinta y uno de mayo de dos mil diecisiete.

El segundo punto es la presentación, discusión y, en su caso, resolución respecto a los documentos de un concurso publico cuyo objeto es la [redacted]. Es el asunto LI-005-2017.

El tercer punto en la agenda del día es la presentación, discusión y, en su caso, resolución del procedimiento relativo a la determinación de la existencia de insumos esenciales o barreras a la competencia y libre concurrencia, tramitado dentro del expediente IEBC-001-2015 y es el asunto IEBC-001-2015.

El cuarto punto en la agenda del día es asuntos generales y el día de hoy son dos asuntos generales. El primero una presentación, discusión y, en su caso, aprobación de la opinión sobre la iniciativa de decreto porque se reforman diversos

* Fundamento legal: Artículo 110, fracción VIII de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 113, fracción VIII de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Artículo 3 fracción XI, de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información que forma parte de un proceso deliberativo que no ha concluido, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 0 párrafo (s), 2 renglón (es), 8 palabra (s) y 0 cantidad (s).

artículos de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios Relacionados con Bienes Muebles del Estado de Quintana Roo y la Ley de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas del estado de Quintana Roo. Es el asunto OPN-001-2017.

Y el último punto en asuntos generales y de la agenda de hoy es una solicitud de calificación de escusa que presentó el trece de junio del año en curso el Comisionado José Ignacio Navarro Cermeño para conocer del expediente DC-002-2016. El asunto es el DC-002-2016.

¿Alguien tiene comentarios sobre la agenda?

Pues yo diría que, dado que el Comisionado Faya no se encuentra con nosotros, que lo conveniente sería que la presentación, discusión, y aprobación de acta correspondiente a la sesión ordinaria del treinta y uno de mayo se postergue para otra fecha si están de acuerdo.

Entonces bajaríamos ese tema de la agenda.

¿Otro comentario?

Bueno entonces bajamos el primer punto de la agenda y empezamos el desahogo de los temas que sobran.

Inicio con el segundo punto. Es la presentación, discusión y, en su caso, resolución respecto a los concursos de un concurso público, cuyo objeto es [redacted] Es el asunto LI-005-2017.

Cedo la palabra a la Comisionada Ponente Brenda Gisela Hernández Ramírez.

Brenda Gisela Hernández Ramírez (BGHR): Gracias.

El asunto se refiere a la [redacted]

[redacted]

* Fundamento legal: Artículo 110, fracción VIII de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 113, fracción VIII de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Artículo 3 fracción XI, de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información que forma parte de un proceso deliberativo que no ha concluido, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 1 párrafo (s), 8 renglón (es), 15 palabra (s) y 0 cantidad (s).

[redacted]

Con la finalidad de proteger el proceso de competencia y de libre concurrencia en esas etapas de concurso, es que se estima necesario que en algunos de los documentos que fueron presentados se realicen diversos cambios.

[redacted]

* Fundamento legal: Artículo 110, fracción VIII de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 113, fracción VIII de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Artículo 3 fracción XI, de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información que forma parte de un proceso deliberativo que no ha concluido, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 6 párrafo (s), 0 renglón (es), 0 palabra (s) y 0 cantidad (s).

[redacted]

* Fundamento legal: Artículo 110, fracción VIII de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 113, fracción VIII de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Artículo 3 fracción XI, de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información que forma parte de un proceso deliberativo que no ha concluido, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 6 párrafo (s), 0 renglón (es), 0 palabra (s) y 0 cantidad (s).

[redacted]

* Fundamento legal: Artículo 110, fracción VIII de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 113, fracción VIII de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Artículo 3 fracción XI, de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información que forma parte de un proceso deliberativo que no ha concluido, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 6 párrafo (s), 0 renglón (es), 0 palabra (s) y 0 cantidad (s).

[redacted]

* Fundamento legal: Artículo 110, fracción VIII de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 113, fracción VIII de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Artículo 3 fracción XI, de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información que forma parte de un proceso deliberativo que no ha concluido, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 9 párrafo (s), 0 renglón (es), 0 palabra (s) y 0 cantidad (s).

[redacted]

* Fundamento legal: Artículo 110, fracción VIII de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 113, fracción VIII de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Artículo 3 fracción XI, de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información que forma parte de un proceso deliberativo que no ha concluido, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 8 párrafo (s), 0 renglón (es), 0 palabra (s) y 0 cantidad (s).

[redacted]

APP: Muchas gracias, Comisionada Hernández.

Pregunto si, ¿alguien tiene comentarios?

No hay comentarios.

Entonces pregunto quién estaría a favor de lo que señala el proyecto de resolución en el sentido de emitir la resolución con las recomendaciones que ya señaló la comisionada Hernández y también [redacted]

Aquí hay cinco... seis votos a favor.

No sé si el comisionado Faya dejó voto o no.

Fidel Gerardo Sierra Aranda: Sí, presidenta. Dejó voto en el sentido de emitir resolución considerando lo señalado en la ponencia y en el anteproyecto de resolución y [redacted]

APP: Muchas gracias, Director Jurídico.

Entonces esto queda aprobado por unanimidad de votos.

Pasamos entonces al tercer punto al Orden del Día que es la presentación, discusión, y en su caso resolución del procedimiento relativo a la determinación de la existencia de insumos esenciales o barreras a la competencia y libre concurrencia tramitado dentro del expediente IEBC-001-2015.

Cedo la palabra al comisionado ponente Jesús Ignacio Navarro Zermeño.

La Comisionada Hernández está retirándose de la sala porque está impedida para conocer de este procedimiento.

Salió la comisionada Hernández.

Comisionado, le cedo la palabra.

Jesús Ignacio Navarro Zermeño (JINZ): Muchas gracias.

Mandé con anticipación el proyecto resolución que es bastante extenso y primero...bueno, entonces voy a leer un resumen que aún el resumen está bastante

* Fundamento legal: Artículo 110, fracción VIII de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 113, fracción VIII de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Artículo 3 fracción XI, de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información que forma parte de un proceso deliberativo que no ha concluido, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 1 párrafo (s), 1 renglón (es), 18 palabra (s) y 0 cantidad (s).

largo, entonces les pido su comprensión y de una vez felicito tanto a la Autoridad Investigadora como a la Secretaria Técnica por el trabajo realizado en procesar este expediente que ha sido de los más grandes que se hayan tramitado en la Comisión en toda su historia.

El dieciséis de febrero de dos mil quince, se publica en el Diario Oficial el extracto del acuerdo por el cual se inicia la investigación en el mercado de la provisión de servicios de trasporte aéreo que utilizan el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue, con el fin de determinar la probable existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos.

El dictamen preliminar relativo a esta investigación señaló que existían elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial que genera efectos anticompetitivos, por lo cual se propusieron medidas correctivas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del Mercado Investigado.

El veintiséis de enero de dos mil diecisiete, el AICM presentó una propuesta de medidas en términos del artículo 94 de la Ley Federal de Competencia Económica.

La SCT manifestó como autoridad coordinadora del sector que había trabajado conjuntamente con el aeropuerto en la elaboración de los proyectos que presentó.

El nueve de febrero, el aeropuerto presento información y realizó diversas manifestaciones y aclaraciones en relación con su propuesta de medidas y presenta un nuevo proyecto de bases y solicita, entre otras cosas, dejar sin efectos el proyecto base presentado el veintiséis de enero de dos mil diecisiete.

El dieciséis de marzo, el Pleno resolvió que las medidas correctivas propuestas por el aeropuerto no eran idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP [dictamen preliminar, en adelante] y que por lo tanto resultaba no procedente la conclusión anticipada al procedimiento tramitado en el Expediente.

Respecto al Dictamen Preliminar, la AI [Autoridad Investigadora] analizó el mercado de los servicios de Transporte Aéreo que utilizan el Aeropuerto para sus procedimientos de aterrizaje y despegue y determinó preliminarmente la existencia de un Insumo Esencial, el cual consiste en la infraestructura de la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del Aeropuerto.

Durante la investigación se encontró que el mecanismo de acceso al Insumo Esencial genera una serie de efectos anticompetitivos en el mercado investigado, tales como: alta concentración, baja disponibilidad de horarios que inhibe la entrada

o la expansión de las empresas, el establecimiento de precios elevados y escasa innovación en rutas. Asimismo, se advirtió la utilización ineficiente del Insumo Esencial, con efectos adversos a la competencia, debido a problemas en el procedimiento de asignación, calificación y monitoreo del uso de los horarios de aterrizaje y despegue.

En consecuencia, la AI propuso medidas idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados y así generar incrementos en eficiencia en los mercados.

Las principales características del Mercado Investigado de acuerdo al Dictamen son:

- 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.
- Desde dos mil cinco, la SCT [Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en adelante] ha publicado en el DOF [Diario Oficial de la Federación, en adelante], diversas declaratorias que han establecido que en el Aeropuerto existen condiciones de saturación en el campo aéreo en ciertas horas en particular. 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 comprendidos entre las 07:00 horas y las 22:59 horas.
- La capacidad en el campo aéreo 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.
- El AICM cobra, entre otros, por los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue y de estacionamiento de plataforma de embarque y desembarque. 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 esta infraestructura no parece estar alineado con el mejor aprovechamiento de la infraestructura escasa y saturada del Aeropuerto.
- Se determinó acotar el análisis desarrollado en el DP al servicio público de transporte aéreo nacional e internacional regular de pasajeros denominado (TARP), en virtud de que estas operaciones en horarios saturados representaron en el dos mil catorce más del 96% del total de operaciones realizadas que de conformidad con el artículo 95 fracción I, inciso a) del Reglamento, este tipo de servicios tienen prioridad en la asignación de las

operaciones respecto de otros tipos de servicios y este servicio TARP es el que genera el mayor impacto social y económico en el Mercado

- 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:

  Escasa expansión de rutas desde o hacia el Aeropuerto.

  Sólo tras el cese de operaciones de Grupo Mexicana fue posible la entrada de nuevos Transportistas Aéreos en el Aeropuerto.

  Los Transportistas Nacionales TARP que requieren el mayor número de vuelos, y por lo tanto el mayor número de horarios de aterrizaje y despegue, por cada mil pasajeros desde o hacia el Aeropuerto son Aeromar, con 50, y Grupo Aeroméxico, con 13. Bajo esta métrica, les siguen Interjet, Magnicharters, Viva aerobús y Volaris con aproximadamente 11, 10, 10 y 9 vuelos, respectivamente.

  El número promedio de pasajeros transportados por vuelo son superiores en las rutas internacionales (113, versus 61 de las rutas nacionales).

  Los Transportistas Nacionales TARP presentaron, una tendencia decreciente en sus índices de puntualidad (de 90% a 85%). Mientras que los extranjeros mantuvieron niveles de puntualidad de al menos 90% en el mismo periodo.

  En la temporada verano dos mil catorce, Grupo Aeroméxico prestó el TARP en 71 rutas que tuvieron como origen y/o destino el Aeropuerto. En términos de rutas atendidas, le sigue Interjet con 44, y Volaris con 27. En una tercera parte de las rutas operadas desde o hacia el Aeropuerto en tal temporada, existió sólo un oferente.

  En vuelos nacionales, todos los Transportistas incrementaron su capacidad instalada Sobresalen Interjet y Volaris en tal incremento. Sin embargo, Grupo Aeroméxico es quien tiene una mayor capacidad instalada en términos absolutos y Aeromar es quien presenta menor capacidad instalada.

La AI 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 aeropuerto a la AICM proveer los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, de plataforma y de control en plataforma.

Al relacionar el artículo 58 para determinar el mercado relevante, el dictamen preliminar estableció que 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. En adelante voy a mencionar para no repetir por qué se menciona varias veces durante lo que voy a leer, como la infraestructura aérea estoy medio inventando el nombre pero es sólo

para repetir que está comprendida por la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del aeropuerto.

Mencionaba la AI que toda vez que los servicios que se prestan sobre esta infraestructura aérea, únicamente mediante éstos, los Transportistas pueden realizar operaciones de aterrizaje y despegue que no obstante su cercanía con el Aeropuerto.

Aeropuertos como el Aeropuerto Internacional de Toluca [AIT, en adelante] 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; (ii) que la baja conectividad relativa del AIT no es atractiva para los Transportistas Aéreos, y *(iii) que* los potenciales pasajeros y usuarios del servicio de Transporte Aéreo no consideran al AIT como sustituto del Aeropuerto de la Ciudad de México.

El mercado relevante en su dimensión producto y geográfica, corresponde a los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas, provisto mediante esta infraestructura aérea del Aeropuerto.

Determinación del poder sustancial.

El AICM tiene poder sustancial en el mercado relevante toda vez que su participación es del 100%, puede fijar precios y restringir el abasto, sin que agentes económicos competidores puedan contrarrestar dicho poder, y además porque los Transportistas Aéreos no pueden reaccionar acudiendo a otro aeropuerto para tratar de contrarrestarlo. 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.

En cuanto a la Determinación del insumo esencial señalada en el artículo 60 LFCE, el AICM tiene de manera exclusiva la administración del Aeropuerto y la prestación de los servicios aeroportuarios.

En relación con la viabilidad de reproducir el Insumo Esencial, éste no es viable reproducirlo ya que uno desde el punto de vista técnico, resulta imposible que en las inmediaciones del Aeropuerto pueda operar otro de forma simultánea, debido a riesgos de seguridad a la navegación aérea.

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, y desde el punto de vista legal, es necesaria la obtención de una concesión otorgada por la SCT para administrar, operar, explotar y, llevar a cabo construcciones en el Aeropuerto, lo cual puede ser obtenida por un

Agente Económico cumpliendo con los requisitos técnicos y económicos que son a veces difíciles de cumplir.

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.

La forma en que el AICM llegó a controlar el Insumo Esencial 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 SCT, mediante adjudicación directa y la modificación a dicha concesión para administrar, operar, explotar el Aeropuerto.

El Acceso al insumo esencial.

La capacidad operativa del Aeropuerto se sitúa en 61 operaciones por hora con un máximo de 40 operaciones de aterrizaje. De las operaciones por hora que se pueden realizar en el Aeropuerto, se destinan 58 para operaciones comerciales y 3 para operaciones oficiales.

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

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. Esta última aplica para aeronaves militares, del Estado Mayor Presidencial, de aviación general 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.

Al respecto, las aeronaves que se utilizan en esta segunda forma de acceder al Aeropuerto tienden a ser de menor capacidad.

La circular administrativa emitida por SCT en dos mil dice (CO SA-30/12), establece que no se podrán autorizar las operaciones descritas en la segunda opción en los horarios de alta intensidad de tráfico en el Aeropuerto, es decir, entre las 07:00 horas y las 10:00 horas, así como entre las 19:00 horas y las 22:00 horas, a excepción de

aeronaves militares y del Estado Mayor Presidencial. Sin embargo, (SENEAM) reportó un uso intensivo y significativo de acuerdo al dictamen preliminar de vuelos de aeronaves de uso oficial y de aviación general en horarios vedados. Éstos reducen el uso eficiente de la capacidad del aeropuerto porque se realizan generalmente con aeronaves ligeras e inducen coadyuvan retrasos en las operaciones programadas.

Por otro lado, las operaciones de vuelos sin horario asignado también afectan a la planeación del Aeropuerto.

El AICM indicó que algunos Transportistas Aéreos comercializan operaciones en horarios que no les fueron asignados, pues se ha detectado vuelos regulares para los cuales no se otorgó una asignación de horario de aterrizaje y despegue.

En términos de las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue, el Administrador Aeroportuario es el responsable de asignar los horarios de aterrizaje y despegue con las recomendaciones —no vinculatorias— por parte del Comité de Operación y Horarios del Aeropuerto.

No se pudo concluir nada acerca de la relevancia de las opiniones del COH en el proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, en virtud de que no hubo consistencia en las manifestaciones del Aeropuerto y los distintos transportistas.

De acuerdo al artículo 95 del RLA y las RO, para realizar las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue el AICM debe cumplir con lo siguiente:

- 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.
- Tiene prioridad sobre la asignación de un horario el Transportista Aéreo que lo ocupó la temporada anterior. Denominado (Criterio de Prioridad).
- 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: el Transportista Aéreo que tenga la mayor antigüedad operando en el Aeropuerto; el Transportista Aéreo que opere con un índice de cumplimiento mayor en sus horarios, y el Transportista Aéreo que opere el itinerario efectivo para un periodo de tiempo mayor en la misma temporada.

Para que los Transportistas Aéreos puedan obtener la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, deben hacer su solicitud, conforme a los 3 tipos de horarios que son:

"*Horarios de Largo Plazo*" los cuales se asignan bajo el Criterio de Prioridad y se realiza antes del inicio de la temporada. El Transportista Aéreo puede solicitar prioridad de asignación por ser el Transportista Aéreo que lo operó la temporada equivalente anterior. Durante 2014, el 67.4% de los vuelos que fueron operados se originaron de asignaciones de horarios considerados como "Horarios de Largo Plazo"; el segundo tipo son los "*de Mediano Plazo*", que son aquellos que se solicitan con al menos una semana de anticipación. Se prevén estos horarios para que los Transportistas complementen su asignación de largo plazo. La "*Subgerencia de Asignación de Slots*" reporta de manera mensual a los Transportistas, los horarios de aterrizaje y despegue de los que dispone para que tengan la posibilidad de complementar su oferta y planeación comercial. Y el tercer tipo son los *de "Corto Plazo*", que son aquellos que se requieren al administrador a fin de que los Transportistas ajusten su operación diaria. Las solicitudes de asignación de horarios de este tipo se llevan a cabo hasta 4 horas previas a la operación de un vuelo. los Transportistas Aéreos tienen la posibilidad de solicitar la modificación de los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados durante lo largo de la temporada y hasta el mismo día de su operación con al menos 4 horas de anticipación.

En cuanto a las cancelaciones de los horarios.

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 que no les será viable operar durante la temporada; [y] segundo, una vez iniciada la temporada, en la operación diaria, con el objeto que el aeropuerto redistribuya la asignación original, a través de "*Horarios de Mediano y Corto Plazo*".

Las cancelaciones de mediano y corto plazo dificultan que otros Transportistas Aéreos puedan aprovechar los horarios liberados mediante estos procedimientos, por lo tanto, los demás Transportistas están imposibilitados para planear y comercializar vuelos.

En este orden de ideas, el actual procedimiento de cancelación de horarios puede inhibir las condiciones de competencia en un mercado en donde existen restricciones de acceso.

En cuanto a los efectos anticompetitivos derivados de la forma de acceso al Insumo esencial, de acuerdo al Dictamen, el 87.8% del total de vuelos operados en el Aeropuerto fueron realizados por 5 líneas aéreas: Grupo Aeroméxico (con 46.9%), Interjet (con 20.4%), y le siguen otros operadores con menos del (10.0%). Durante todo el periodo de 2010 a 2014, Grupo Aeroméxico mostró la mayor participación en el mercado, ya sea medida tanto por número de vuelos como por el número de pasajeros.

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. Grupo Aeroméxico incrementó 37.0% de 37 a 50.9% reasignación de horarios Interjet de 5.3% a 14.0% Viva aerobús y Volaris, incrementaron sustancial mente sus horarios para 2011 habían operado 4.1% y 4.7% de los vuelos.

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.

La participación de los Transportistas en el número total de horarios de aterrizaje y despegue asignados mostró un comportamiento similar al de las participaciones de mercado medidas por número de pasajeros. Se observó, y esa es una cuestión bastante importante, que los transportistas aéreos establecen precios mayores para itinerarios que incluyen al Aeropuerto que cuando no operan desde o hacia el aeropuerto ni lo usan como tránsito.

Un comparativo de la tarifa promedio por kilómetro volado indica que para dos mil catorce, esta tarifa promedio disminuye hasta en un 33.0% conforme se incrementa el número de participantes de dos a tres en una ruta nacional determinada.

Se observa que, 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.

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 las cuales exhiben los indicadores más altos de pasajero 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.

El uso poco eficiente de los horarios de aterrizaje y despegue se atribuye a los incentivos que los Transportistas 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 posibilidades de mantener precios y rentas económicas elevadas.

Durante dos mil catorce, los Transportistas Aéreos no utilizaron, en promedio, el 37% del total de horarios que se les asignó bajo el Criterio de Prioridad, es decir (Horarios de Largo Plazo).

Del total de los horarios que les fueron asignados bajo el Criterio de Prioridad, los indicadores de no utilización más altos se reportaron para Magnicharters y Viva aerobús, con un 58% y 41%, respectivamente.

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 ya que los Transportistas Aéreos no podrían comercializar vuelos con anticipación puesto que desconocen si tendrán un itinerario en específico que ofrecer, si los Transportistas Aéreos optan por comercializar los vuelos en un horario previamente asignado no tienen la certeza de que podrán operar dichos vuelos, y si por el contrario no comercializan los vuelos con el tiempo suficiente corren el riesgo de no poder tener la ocupación suficiente para ser competitivos en el mercado.

Derivado de todo lo anterior el dictamen de la AI propone medidas correctivas que dividió en bloques.

Voy hacer un resumen muy rápido, más bien agrupadas, las medidas son medidas que facilitan el acceso a la información y establecen criterios para que el acceso al insumo esencial fomente la competencia a los transportistas aéreos.

- Bloque 2 Medidas para la creación, conformación y mantenimiento de un Fondo de Reserva que facilite la entrada y disminuyan los problemas en las condiciones de competencia efectiva en el Mercado.

- 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 y por último, unas medidas que sirven para valorar los resultados y el calendario de implementación de las medidas correctivas que se proponen.

Asimismo, la autoridad propuso las siguientes recomendaciones a la Secretaría y al titular del Ejecutivo Federal:

- Impulsar la creación de una instancia técnica autónoma que asuma lo antes posible las funciones relacionadas con la asignación, control y monitoreo de los horarios de aterrizaje y despegue del Aeropuerto.

- 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.
- Emitir un nuevo estudio de capacidad en el Aeropuerto.

- Iniciar el proceso de modificación al artículo 99 de reglamento para cumplir con las medidas que se le habían sugerido.

En término de las manifestaciones al Dictamen Preliminar es un sinnúmero, un número muy alto de manifestaciones por lo cual solamente voy a mencionar algunas de ellas que creo son las más relevantes, se vienen manifestaciones relacionadas con el emplazamiento, otras con respecto a la segunda etapa del procedimiento, cuestiones constitucionales, conflictos de normas, invasión de competencias, en contra o sobre el dictamen, cuestiones referentes al marco jurídico, las características del mercado la existencia del insumo esencial, los procedimientos de acceso, los efectos anticompetitivos.

La mayoría de estas manifestaciones se consideran señalamientos gratuitos, abstractos o generales, hubo negaciones lisas y llanas, manifestaciones que no combatieron el DP, basadas en premisas incorrectas o erróneas, que no combaten la totalidad de las razones del dictamen o que no cambian el sentido de las conclusiones, porque estas contestaciones resultaban inoperantes.

En un Anexo del resumen que les hice vienen de hecho resumidas todas las manifestaciones de las partes interesadas. Las que me parecieron relevantes mencionarles en esta ocasión es, la primera cuestión es cuestiones constitucionales sobre la figura del insumo esencial y la supuesta necesidad de una integración vertical perniciosa.

El AICM manifestó que la investigación de un supuesto insumo esencial es contraria a la interpretación de lo que es un insumo esencial de conformidad con la regulación de competencia económica a nivel internacional y con lo expresado por los legisladores en sus discusiones parlamentarias.

Mencionó el Aeropuerto que el DP no se acredita que el AICM participe en la provisión de servicios TARP, ni que obtenga rentas monopólicas de los servicios aeroportuarios.

Estos argumentos resultan <u>infundados</u> debido a que la LFCE, a diferencia entre la forma en que se investiga y sanciona una práctica anticompetitiva, que es que el aeropuerto más bien se estaba refiriendo, y la forma en que se determina la existencia de un insumo esencial, es así que contrario a lo que manifiesta el

Aeropuerto, no es posible considerar que la facultad a la que se refiere el artículo 94 de la Ley implica un abuso de dominancia o la necesidad de desplazar o tener incentivos para desplazar a competidores.

Asimismo, el Aeropuerto plantea que la figura de insumo esencial implica necesariamente una integración vertical. Este argumento se considera infundado toda vez que no es necesario para determinar la existencia de un insumo esencial, que la autoridad acredite la existencia de una integración vertical por parte del titular de dicho insumo, ni existe la exigencia legal de que pueda monopolizar el mercado para ganar rentas extra-normales.

El estándar utilizado en la Ley sólo se refiere a "insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos". La Ley no prevé un método o criterio único (como podía serlo la integración vertical perniciosa o la intención y posibilidad de limitar el acceso al insumo esencial a competidores potenciales o concurrentes) para analizar los "efectos anticompetitivos".

La segunda manifestación que quiero resaltar se refiere a manifestaciones contra del DP y las características del mercado investigado. En primer lugar, se menciona que la autoridad investigadora no analizó ni definió el mercado relevante de los servicios de transportación aérea de pasajeros. El aeropuerto manifestó que la autoridad no determina, conforme a la metodología establecida en la Ley, el mercado relevante de transportación aérea de pasajeros y la existencia de un agente económico con poder sustancial.

GAM, AICM y Aeromar argumentan haber sido afectados por el hecho de que se hubiera definido el mercado relevante como se hizo en el DP y por el hecho de que no se hubiera hecho un análisis de competencia efectiva en el mercado del TARP.

Al respecto, el artículo 94 de la Ley que regula el procedimiento que debe seguir la Comisión para poder pronunciarse sobre la existencia de insumos esenciales debe atender lo dispuesto en los artículos 58, 59, 60 y 94 de la Ley, así como lo establecido en los artículos 5, 7 y 8 de las Disposiciones Regulatorias.

Estos preceptos prevén la forma en que la autoridad debe realizar el análisis de mercado relevante, poder sustancial y sobre la determinación de la existencia de un insumo esencial que genera efectos anticompetitivos. Los artículos señalados incluyen diversos supuestos normativos que guardan relación con el uso y alcance del concepto de mercado investigado, así como en materia del análisis para resolver sobre la existencia o inexistencia de competencia efectiva.

En este sentido en el DP no se acredita la falta de condiciones de competencia efectiva en el mercado del TARP, debido a que no se realiza, respecto de dicho mercado, el análisis previsto en cada una de las fracciones establecidas en los artículos 58 y 59 de la Ley. No obstante, como se indicó, la autoridad no se

encontraba obligada a realizar dicho análisis para poder pronunciarse, en términos de los artículos anteriores mencionados.

El Mercado Investigado, que es un concepto genérico cuya función principal es identificar el mercado materia de la investigación, comprende tanto el mercado de los servicios de transporte aéreo, como el mercado de los servicios aeroportuarios ofrecidos en el Aeropuerto que son necesarios para los procedimientos de aterrizaje y despegue.

Fue precisamente donde se realiza el análisis todos los artículos mencionados en el mercado de los servicios aeroportuarios ofrecidos en el aeropuerto.

En el respeto a la determinación de la existencia de un insumo esencial el análisis de las fracciones I, II y III del artículo 58 de la Ley, el Aeropuerto declara que la sustitución es siempre una mera posibilidad, y no un hecho verificable, por tanto, con que sea potencial es suficiente.

En el caso concreto el aeropuerto sostiene que el aeropuerto de Toluca es un claro competidor del AICM en la provisión de servicios aeroportuarios y complementarios como los define la Ley.

El aeropuerto de Toluca cuenta con infraestructura adecuada para atender la demanda, varias aerolíneas que actual mente han optado por operar en el aeropuerto de la AICM, meramente por razones comerciales, prestaron o siguen prestando servicios en el aeropuerto de Toluca y a mayor abundamiento, las concesiones de estos transportistas -algunos de ellos establecieron como (Interjet y Volaris) establecieron como base principal de operaciones el aeropuerto de Toluca. Esto acredita de acuerdo a la AICM con claridad que el aeropuerto de Toluca es un substituto porque fue ahí donde se determinó su base de operaciones.

El dictamen preliminar explica que el aeropuerto de Toluca no son sustitutos del aeropuerto debido a tres principales motivos, mismos que el AICM no desvirtúa mediante argumento. El primero es que las condiciones climatológicas y geográficas, no permiten ofrecer una capacidad para operaciones de aterrizaje y despegue semejante a la del AICM.

La baja conectividad del aeropuerto de Toluca no lo hace atractivo para los Transportistas y finalmente los potenciales pasajeros y usuarios del servicio de Transporte Aéreo no encuentran en el aeropuerto de Toluca una opción para sustituir al Aeropuerto de la Ciudad de México.

Abundando sobre la sustitución del aeropuerto de Toluca, el aeropuerto el AICM señala que la delimitación del mercado relevante carece de fundamentación analítica puesto que se excluye, sin sustento teórico o fáctico, la posibilidad actual y potencial de que el aeropuerto de Toluca ofrezca servicios similares.

En este sentido, este argumento es infundado pues el dictamen sí analiza la posible sustitución entre los dos aeropuertos al determinar la dimensión geográfica se señala que, si dos bienes son sustitutos, ante el aumento en precios de sólo uno de ellos, los consumidores lo sustituirán por el que mantuvo su precio constante. Este es un hecho que los proveedores de los servicios aeroportuarios conocen: sus decisiones en precios afectan la cantidad demandada del servicio que ofrecen.

De tal forma, el aumento seis veces mayor en las tarifas del aeropuerto de Toluca, demuestra que dicho agente económico no se considera un sustituto del Aeropuerto, puesto que, si lo considerara, habría aumentado sus tarifas en menor o igual proporción a la forma en la que lo hizo el Aeropuerto, no seis veces más. De esta forma, la evidencia muestra que el aeropuerto toma sus decisiones de precios sin considerar al aeropuerto de la ciudad de México, lo cual es una clara prueba de que no considera que pueda influir o atraer a los Transportistas que operan en el AICM.

Sobre los procedimientos para el acceso al Insumo esencial el AICM manifestó respecto a operaciones oficiales y de aviación general, que la clasificación de confidencialidad realizada por la AI respeto a las operaciones oficiales y de aviación general y que representaron entre el 11% y el 13% del total de las operaciones efectuadas -en las franjas horarias que comprenden unas horas que estaban tachadas- vulneraba la garantía de defensa del AICM ya que no era posible determinar ni la fuente de información respecto a qué franjas horarias supuestamente existen de esos porcentajes.

Durante el periodo investigado, la metodología de captura de la información del SENEAM cambió para las operaciones catalogadas como "Hel" (helicóptero). La discrepancia anterior llevó al DP a concluir de manera equivocada el número de operaciones oficiales.

Por lo cual el argumento del AICM respecto a las operaciones oficiales y de aviación general se considera fundado, aunque éste es insuficiente para desvirtuar el resto de las conclusiones del DP.

Respecto al análisis de los efectos anticompetitivos de la forma de acceso al Insumo Esencial menciona el aeropuerto respecto a unas *manifestaciones generales sobre el análisis de efectos anticompetitivos* se realizó fuera del marco de la ley y, por tanto, resulta infundada la determinación de supuestos efectos anticompetitivos, así como las conclusiones y recomendaciones correspondientes.

Al respecto, se considera que los efectos anticompetitivos identificados derivan de la forma como se da el acceso al Insumo Esencial, esto es, de la forma en que a través de los procedimientos que permiten el acceso al Insumo Esencial, particularmente los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue que corresponden al AICM, los Transportistas pueden acceder al Insumo

Esencial y a los servicios que se prestan dentro del mercado relevante. Lo que permite concluir la existencia de efectos anticompetitivos es lo siguiente:

- La existencia de condiciones de Saturación en campo aéreo del Aeropuerto.
- Los problemas identificados en los procedimientos que permiten el acceso al Insumo Esencial,
- La concentración en el mercado, medida tanto por el número de pasajeros como por el número de vuelos, así como la concentración en términos de los horarios asignados en las franjas de mayor aglomeración de la demanda
- El comportamiento de los precios.
- La falta de innovación en rutas.
- La identificación de diversas restricciones a la capacidad.
- Los bajos niveles de operación de los horarios de aterrizaje y despegue asignados bajo el Criterio de Prioridad.
- El incumplimiento de los Horarios o Itinerarios autorizados.
- La realización de operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue.
- La comercialización de vuelos en horarios que no han sido asignados.
- El análisis de diversas barreras a la entrada o expansión del TARP.

Respecto a restricciones de capacidad

El aeropuerto manifiesta que el DP no cuenta con pruebas de que el uso de aeronaves de características similares a las de GAM y Aeromar en el AICM, incide en la decisión de los otros Transportistas para utilizar aeronaves de mayor tamaño, con el objetivo de aminorar el efecto de la externalidad que causa la acumulación de horarios de aterrizaje y despegue por parte de GAM y Aeromar. Tampoco mencionó la AICM, que cuenta con pruebas sobre cuales rutas o nuevas rutas pudieron verse afectadas.

Se concluye que de conformidad con los razonamientos expuestos, esta autoridad considera que el argumento formulado por AICM en cuanto a que no se cuenta con prueba alguna de que el uso de aeronaves de características similares a las de GAM y Aeromar incide en la decisión de los otros Transportistas para utilizar aeronaves de mayor tamaño, con el objeto de aminorar el efecto de la externalidad que causa la acumulación de horarios de aterrizaje y despegue, se considera que dicho argumento es fundado por lo que hace al análisis incluido en el dictamen preliminar respecto de Aeromar y fundado, pero insuficiente, por lo que hace al análisis incluido en el DP respecto a Grupo Aeroméxico.

Respecto a los bajos niveles de operación de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, el AICM manifestó respecto de los bajos niveles de operación de los horarios asignados que AICM cumple con la normatividad vigente en la asignación de horarios.

De no cumplirse con el Criterio de Prioridad, el Transportista pierde la misma. Ahora bien, se estima que el DP no abunda sobre las diferentes causas manifestadas por los Transportistas para operar fuera del horario asignado por el AICM.

Se considera que la tabla que viene en el DP referente al "*Porcentaje de horarios asignados bajo Criterio de Prioridad utilizados y porcentaje de horarios asignados bajo Criterio de Prioridad no utilizado, 2014*" de la cual se puede concluir que los principales Transportistas no operan un alto porcentaje de los horarios asignados bajo el Criterio de Prioridad (lo que no implica que no los hubieran utilizados después a través de la asignación como horarios asignados por disponibilidad durante la temporada, esta tabla fue realizada con información proporcionada por el aeropuerto. Dicha información permite concluir que no utilizar los horarios de aterrizaje asignados bajo el criterio de prioridad tiene efectos adversos sobre todos los participantes en el mercado de TARP, puesto que la no utilización de dichos horarios de conformidad con el criterio de prioridad limita la capacidad de planeación de largo plazo de los Transportistas.

Respecto a las manifestaciones en cuanto a las medidas que propuso la AI, la relacionada con la calificación, de la calificación de los horarios Interjet...Interjet señala que la Cofece debe recomendar a la SCT la modificación al artículo 97 y ordenar al AICM la actualización de los lineamientos para la asignación de horarios y la reglamentación del Subcomité de Demoras.

Para poder hacer lo que la AI recomendaba al aeropuerto considera que estas manifestaciones de Interjet resultan fundadas, se considera que es necesario hacer los cambios a el Reglamento para poder hacer lo que se manifestaba por la AI.

Asimismo, las relacionadas con algunas medidas que vienen, específicamente en la Medida M2c se mencionaba que esta se refiere a las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue adicionales que deben ser únicamente para atender imprevistos operativos o emergencias, eso es lo que decía el DP.

El AICM manifestó que esas son contrarias a la regulación aeroportuaria y ponen en incertidumbre jurídica por un lado y por otro lado, que no se considera conveniente eliminar por completo las asignaciones de horarios que por alguna razón no pudieron ser asignadas por criterio de prioridad durante la temporada. Se considera que dichas manifestaciones resultan fundadas, pues además de estar previsto en la norma vigente, los horarios adicionales o que se asignan por disponibilidad durante la temporada otorgan flexibilidad y complementan las asignaciones de temporada, lo que permite satisfacer la demanda cambiante durante la misma a los transportistas.

Respecto a las manifestaciones relacionadas con la Medida M4: Establecer criterios para la conformación inicial del Fondo de Reserva de horarios de aterrizaje y despegue y en particular la medida M4a: Impulsar la realización de un nuevo estudio que determine la capacidad del Aeropuerto, considerando el tipo de aeronaves que

dejen de operar en el mismo la AICM manifestó que la propuesta era vaga y ambigua y violaba la seguridad y certeza jurídicas del AICM, por un lado; y por otro lado, que había una inconsistencia respecto a la definición de las llamadas, en el DP, "aeronaves ligeras"; y esta autoridad ha determinado que no existe evidencia para concluir que los trasportistas nacionales extranjeros utilizan Aeronaves, perdón la SCT, mencionaba que no existía evidencia de que los trasportistas TARP utilizaran aeronaves ligeras en el Aeropuerto en términos de la clasificación de la OACI, por lo que resulta fundado el señalamiento del aeropuerto respecto a que la clasificación de aeronaves por tamaño y por peso en el dictamen preliminar era contraria a la prevista por la OACI.

Por lo anterior, no se acreditaba que el estudio de capacidad reflejaría una actualización en la capacidad de operación del Aeropuerto, resultado de restricciones probables al tipo de aeronave que fuesen utilizadas. No obstante, se considera pertinente recomendar a la autoridad que se realice o se actualice un nuevo estudio de capacidad en virtud de que las condiciones de operación en el AICM pudieron haber cambiado y, que existe evidencia que en el aeropuerto ha sobrepasado en horarios saturados el número máximo de operaciones permitidas cada vez con mayor frecuencia, de acuerdo a lo manifestado por el propio aeropuerto.

En términos relacionados con las medidas "M5 Mantenimiento del Fondo de Reserva", viva aerobús manifestó que no estaba claro que en las medidas correctivas se determine el mecanismo de asignación de horarios con exhaustividad para todos los casos. Estas manifestaciones resultaron fundadas, al presentar Viva Aerobús dos ejemplos de horarios que se consideran que no recaen en las categorías propuestas en el dictamen preliminar, por lo que se señala que las medidas correctivas propuestas en el dictamen no prevén el mecanismo de asignación para todos los casos. Éstas obviamente tendrían que ser corregidas...
En términos de la medida "M6: Asignación inicial del Fondo de Reserva y mercado secundario", Aeromar manifestó que era necesario precisar y señalar que era la obligación de operar al menos 2 temporadas para cuando se asignaba un...una operación a un nuevo entrante... en la categoría de un nuevo entrante de las que se mencionaron en el DP, iba a generar problemas ya que un nuevo entrante a la primera temporada podría percatarse que la ruta no resultaba rentable y por tanto es necesario realizar ajustes.

Entonces, se consideraba imponer la restricción de operar la ruta que era uno de los criterios de desempate al menos 2 temporadas podría erigirse como una barrera a la entrada. Esta manifestación resultó ser fundada.

En términos de las manifestaciones relacionadas con la Medida M6b: Límite a la acumulación de horarios de aterrizaje y despegue", Volaris señaló que, el límite de 35% de los horarios de aterrizaje y despegue señaló que previene eficientemente el problema de concentración en la mayoría de las situaciones, podrían darse casos

excepcionales en que resultara eficiente y congruente con el proceso de competencia una acumulación mayor a este umbral.

El argumento de Volaris resulta fundado. Es cierto que dicho límite podría restringir innecesariamente el análisis que pueda realizarse de cada asignación particular, ya que pudieran existir circunstancias en las que el incremento de la participación por encima del 35% por franja horaria no presente riesgos a la competencia y libre concurrencia. En esos casos, los Transportistas podrían buscar obtener una opinión favorable de esta comisión para participar en la subasta correspondiente.

Estaba hablando de la participación ...de restricciones a la participación en distintas fases del proceso de asignación.

Lineamientos para regular la forma de acceso al Insumo Esencial.

Estos lineamientos, impuestos en términos de lo establecido en la fracción VII, inciso c) del artículo 94 de la Ley [Federal] de Competencia Económica, se aplicarán de manera exclusiva en el Aeropuerto en las franjas horarias objeto de las declaratorias de saturación en campo aéreo y, en el resto de las franjas horarias en las que se realicen operaciones en el Aeropuerto, únicamente respecto de la solicitud, asignación y supervisión por series de horarios de aterrizaje y despegue.

Medida M1: Acceso a la información y Transparencia.

En adición a lo dispuesto en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, el Administrador Aeroportuario deberá publicar en la página de Internet del Aeropuerto, la siguiente información:

I. La totalidad de la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y calificación de los horarios de aterrizaje y despegue. Esta información deberá actualizarse cada temporada o cada vez que se realicen cambios a la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue.

II. Los horarios de llegada y salida de las operaciones de aterrizaje y despegue, identificando al transportista aéreo que realizó cada operación y el horario asignado para dicha operación. Dicha información deberá ser actualizada regularmente, pero al menos una vez al día, todos los días comprendidos dentro de la temporada de verano y la temporada de invierno.

III. El calendario que contenga todas las fechas y plazos relacionados con los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, el cual deberá ser publicado oportunamente, previo al periodo de asignación de horarios.

IV. Los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de los transportistas y operadores aéreos.

V. La totalidad de los horarios asignados de forma previa al inicio de cada temporada, identificando al transportista aéreo que corresponde a cada asignación, de forma inmediata al término de la fecha de referencia de horarios históricos prevista en el calendario internacional de actividades de coordinación de IATA. Para dichos efectos, deberá especificarse los detalles de la asignación, incluyendo los siguientes: a) El nombre del transportista u operador aéreo a quien le fue asignado cada horario; [b)] Si el horario fue asignado por estar sujeto a prioridad histórica o consistente en una asignación adicional o diferente y, de ser el caso, si el horario fue asignado mediante el mecanismo de subasta o una solicitud de modificación o cambio, señalando, en este caso, el horario sobre el cual se tenía la prioridad histórica y que fue objeto de la modificación o cambio; c) La forma y los horarios que constituyen las series de horarios asignadas para cada temporada; d) Si el horario está sujeto algún procedimiento judicial que impida el reconocimiento de la prioridad en la siguiente asignación de temporada con independencia de su uso u ocupación; e) Si la operación que se pretende realizar es de aterrizaje o despegue; f) La ruta que se pretende operar; g) (Se hace una aclaración que lo de la ruta que se pretende operar es solamente con fines informativos; g) El número del vuelo de cada operación que se pretende operar (también es con fines informativos); y h) Las características de la aeronave que se utilizará en la operación que se pretende. La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la asignación de horarios. Creo que se modificó esta parte donde se hacia la referencia que debe publicarse a más tardar una fecha relacionada con el calendario internacional, por lo cual ahí, disculpen, pero va a cambiar un poquito la fecha en que deberá publicarse.

VI. La lista en términos de la información y la transparencia, el número VI es la lista de horarios devueltos o reintegrados, así como la información sobre los transportistas aéreos que los hayan devuelto y la fecha de su devolución o reintegro, lo cual deberá ser publicado inmediatamente después de su devolución o reintegro.

VII. La lista de horarios cancelados, así como la información sobre los transportistas aéreos que los cancelen.

VIII. Los horarios de aterrizaje y despegue que se encuentren disponibles durante la temporada, los cuales deberán ser publicados inmediatamente después de que hayan quedado disponibles.

IX. La relación de los horarios solicitados que no pudieron ser asignados de conformidad con lo solicitado y las razones por las que no fue posible asignar un horario de aterrizaje y despegue, ya sea durante el periodo de asignación de horarios o después del mismo.

X. Los tiempos reales que corresponden a los registros de cada operación, de conformidad con la información proporcionada por el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, deberán ser publicados el mismo día en que el Administrador Aeroportuario reciba la información.

XI. Reportes mensuales, así como un reporte final al término de cada temporada, sobre los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones en los cuales deberán constar los elementos que sustentan cada determinación. En este sentido, los reportes deberán incluir información sobre el porcentaje de utilización alcanzado respecto de cada serie de horarios de aterrizaje y despegue, desglosando los horarios sobre los que se registraron demoras, cancelaciones y operaciones que no fueron realizadas. Dichos reportes deberán incluir información detallada sobre la forma en que se realizó el cómputo y la calificación en términos del criterio 85/15 previsto en el artículo 99 del Reglamento.

XII. Las recomendaciones del comité de operación y horarios que sean comunicadas al Administrador Aeroportuario, mismas que deberán contener información que motive el sentido de la recomendación.

XIII. Las transacciones de cesión o intercambio de horarios de aterrizaje y despegue realizadas, especificando los detalles de la transacción, incluyendo: a) Los nombres de todas las partes en la transacción; b) El tipo de transacción realizada; c) En su caso, el valor monetario acordado en la transacción; d) La fecha efectiva en la que se realizó la transacción; y e) En su caso, el periodo en que durará la cesión temporal; La información anterior deberá publicarse dentro de los 10 días siguientes a la cesión o intercambio que corresponda.

XIV. Las demás que determine el Administrador Aeroportuario. Adicionalmente, el Administrador Aeroportuario garantizará que la información prevista en las fracciones II, V, VI, VII, X, XI, XII y XIII antes referidas, sea registrada y procesada para que pueda ser consultada, publicada y conocida tanto por el público en general como por los transportistas aéreos para efectos de corroborar la actuación del Administrador y del Subcomité de Demoras en materia de asignación, supervisión y calificación de horarios.

La Medida M2: Los 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, basándose en la solicitud por series de horarios que para ese efecto presenten los transportistas aéreos, conforme a las siguientes prioridades:

I. Las series de horarios de aterrizaje y despegue sobre las cuales los transportistas aéreos tengan prioridad histórica.

Una disculpa, aquí no lo mencioné, pero existe en la resolución, en el proyecto que les mandé, un glosario de definiciones a este respecto para que no haya confusión a que nos estamos refiriendo. En este caso, en este glosario se definen las series de horarios como al menos cinco horarios asignados el mismo día y hora.

Entonces, retomando esto, las series de horarios de aterrizaje y despegue sobre los cuales los transportistas aéreos tengan prioridad histórica va a ser la primera.

II. Una vez que se hayan asignado los horarios históricos, se asignarán mediante subasta, el derecho de preferencia en el uso, los siguientes horarios: los horarios nuevos; los horarios retirados; los horarios renunciados. Cabe mencionar que este numeral aplica en horarios saturados mientras esté vigente una declaratoria de saturación.

III. Los cambios de horarios históricos tendrán prioridad sobre las solicitudes de los transportistas aéreos de horarios adicionales o diferentes, que podrían asignarse por disponibilidad y conforme a lo siguiente: a) El número de horarios que comprende la serie o, en su caso, las series que se pretendan cambiar debe ser igual o mayor al número de horarios comprendidos en la serie o las series que se pretenden obtener mediante el cambio; b) De realizarse un cambio en una serie de horarios, el transportista aéreo que lo solicite perderá la prioridad histórica sobre los horarios de la serie que originalmente tenía y que ya no podrá operar en virtud del cambio, obteniendo la prioridad histórica de los horarios en la serie asignada mediante el cambio; c) Si un transportista aéreo requiere cambiar un horario sobre el cual tiene prioridad histórica por otro respecto del cual desea obtener dicha prioridad, su solicitud deberá indicar que en caso de no confirmarse el cambio su intención es retener la prioridad histórica; lo anterior, para que en caso de no ser posible el cambio, no pierda la misma sobre el horario que está sometiendo a cambio; y d) Únicamente podrán realizarse cambios respecto de horarios que correspondan a franjas horarias objeto de las declaratorias de saturación en campo aéreo.

En caso de que existan dos solicitudes de cambio sobre el mismo horario y/o serie, las solicitudes de prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año, deberán tener prioridad. Cuando no puedan asignarse los horarios de dicha manera, deberán tenerse en cuenta los siguientes criterios: a) El periodo efectivo de operación del horario que se pretende obtener mediante cambio; es decir, el transportista aéreo que solicite la asignación de un horario para programar y operar vuelos durante un periodo de operación mayor en la misma temporada; b) El equilibro de los distintos tipos de servicios y los mercados, así como el desarrollo de la red de rutas del aeropuerto; y c) Cuando una veda en un aeropuerto genere un problema de horarios en cualquier otro lugar, deberá tenerse

en cuenta al transportista aéreo cuya programación esté restringida por la veda. Una mayor frecuencia, por ejemplo, una mayor cantidad de vuelos por semana no implicará una mayor prioridad en la asignación de horarios.

IV. Se atienden las solicitudes de los transportistas aéreos de horarios adicionales o diferentes a los que tienen que se asignarán por disponibilidad. El Administrador Aeroportuario deberá asignar la totalidad de los horarios de aterrizaje y despegue que sean solicitados durante el periodo de asignación de horarios. En ningún caso, el Administrador Aeroportuario podrá dejar de asignar horarios solicitados o mantener horarios con la finalidad de asignarlos después del periodo de asignación. El Administrador Aeroportuario asignará los horarios conforme a la capacidad de operación declarada en el Aeropuerto.

La cantidad de horarios asignados no debe exceder la capacidad de operaciones por hora del Aeropuerto.

Ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario de aterrizaje y despegue mediante la asignación correspondiente por parte del Administrador, con excepción de las operaciones de emergencia o los casos de fuerza mayor.

El Administrador condicionará a los transportistas y operadores, la posición de estacionamiento o la salida de una aeronave hasta que tengan asignado un horario de despegue. Cuando el Administrador Aeroportuario detecte que un transportista u operador ha realizado una operación de aterrizaje o despegue sin tener un horario asignado, deberá dar aviso de inmediato al comandante del aeródromo para que se proceda a la sanción correspondiente, incluyendo aquella prevista en el artículo 87, fracción XII, de la Ley de Aviación Civil.

Tras su utilización, los horarios de aterrizaje y despegue regresan al Administrador Aeroportuario para que éste los asigne nuevamente para la siguiente temporada equivalente conforme a las prioridades y criterios referidos y en atención a la calificación de la utilización de los horarios.

El derecho de preferencia en el uso sobre un horario de aterrizaje y despegue, ya sea el obtenido mediante la prioridad histórica, vence tras la utilización del horario correspondiente. Su uso de forma consistente con el criterio 85/15 genera únicamente la expectativa de que dicho derecho será reconocido durante la próxima calificación del horario.

MEDIDA M3: Criterios de utilización y elegibilidad para la prioridad histórica.

La prioridad histórica sólo se reconocerá sobre una serie de horarios en el caso de que el transportista aéreo a quien se le asignó, la haya utilizado en una proporción mayor al ochenta y cinco por ciento o con demoras menores al quince por ciento del

total de los horarios que formaron parte de la serie en la temporada equivalente anterior, esto es, en cumplimiento con el Criterio 85/15.

Para efectos de determinar el cumplimiento del Criterio 85/15 se computarán:

I. La utilización de la serie de horarios en una proporción mayor al ochenta y cinco por ciento que considerará únicamente: a) Las cancelaciones por causas imputables al transportista aéreo; y b) Las operaciones no realizadas por causas imputables al transportista aéreo.

II. Las demoras imputables al transportista aéreo a quien se le asignó el horario en una proporción menor al quince por ciento de la serie de horarios. El Criterio 85/15 se calculará individualmente sobre cada serie de horarios, computando para tal efecto cada uno de los horarios de la serie que fueron asignados al transportista aéreo y calculando el porcentaje alcanzado por la totalidad de los horarios utilizados o demorados de la serie. El Administrador Aeroportuario definirá el criterio mediante el cual se registrarán los tiempos efectivos de las operaciones de aterrizaje y despegue. En cualquier caso, el criterio que adopte el Administrador Aeroportuario deberá referirse a un evento determinado que ocurra en un momento específico en el tiempo, por ejemplo, puesta y retirada de calzos, retracción y extensión del tren de aterrizaje, apertura y cierre de las puertas de la aeronave, etcétera. Este criterio deberá ser único, consistente y aplicable para todas las operaciones del aeródromo y deberá referirse a un evento determinado que ocurra en un momento específico en el tiempo. Los horarios adicionales o diferentes asignados a los transportistas aéreos por disponibilidad no podrán optar por la prioridad histórica, con excepción de los horarios solicitados y asignados como una serie al inicio del periodo de asignación de horarios y formen una serie al final de una temporada. En caso de que un transportista aéreo se encuentre sujeto a un concurso mercantil, no quedará exento del cumplimiento del Criterio 85/15 para solicitar el reconocimiento de la prioridad histórica.

MEDIDA M4: Subasta de horarios de aterrizaje y despegue.

Las subastas se realizan sobre el derecho de preferencia en el uso de los horarios nuevos, los retirados y los renunciados. Deberán seguir los principios de transparencia y máxima publicidad, igualdad, competitividad, procedimiento expedito y oportunidad respecto a la programación de las temporadas y podrán diseñarse de manera que la asignación se realice considerando la mayor garantía en depósito, en cuyo caso deberán preverse las condiciones y términos en los que habrá de devolverse o ejecutarse la garantía.

Las subastas deberán realizarse sobre horarios individuales y será responsabilidad de los transportistas aéreos ocupar por series los horarios asignados mediante subasta para efectos de conservar la prioridad histórica sobre las mismas. Para el diseño y emisión de las reglas que rijan las subastas del derecho de preferencia en

el uso de horarios, el Administrador deberá solicitar la opinión vinculante de la COFECE, quien podrá determinar las características y condiciones generales del procedimiento de subastas con el objeto de que dicha autoridad pueda prevenir la actualización de riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia.

En aquellos casos en los que el Administrador Aeroportuario requiera o pretenda modificar las características y las condiciones del procedimiento de subasta, deberá solicitar nuevamente la opinión vinculante de la COFECE. Los transportistas aéreos que deseen participar en cada proceso de asignación por subasta no requerirán la opinión de la COFECE, salvo aquellos que actualicen los supuestos previstos en la Medida M11 de estos lineamientos.

El horario obtenido mediante el mecanismo de asignación por subasta también estará sujeto al Criterio 85/15, en términos de la Medida M3 de estos lineamientos, una vez que haya transcurrido el plazo previsto en el artículo 99 del Reglamento, por lo que el transportista aéreo que no cuente con el porcentaje mínimo de utilización o demoras no le será reconocida la prioridad histórica sobre el mismo para la siguiente temporada equivalente. Los horarios asignados mediante subasta podrán intercambiarse o cederse de conformidad con lo señalado en el artículo 98 del Reglamento y en términos de lo previsto en la Medida M10 de estos Lineamientos, siendo responsabilidad de los transportistas aéreos ocupar por series los horarios asignados mediante subasta para efectos de conservar la prioridad histórica sobre las mismas, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 99 del Reglamento vigente. Los transportistas aéreos deberán informar al Administrador sobre la forma en que pretenden ocupar por series los horarios asignados a través de una subasta, para efectos de su calificación al final de la temporada y su consecuente reconocimiento de la prioridad histórica.

MEDIDA M5: La 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 orden previsto en el artículo 95, fracción I, inciso a, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos: I. Regulares de pasajeros; II. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros; III. Regulares de carga; IV. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de carga. En caso de que se reciban dos o más solicitudes de asignación de horarios adicionales o diferentes del mismo horario para vuelos del mismo tipo, se asignará el horario de conformidad con el orden de presentación.

MEDIDA M6: Devolución o reintegro y cancelación de horarios de aterrizaje y despegue.

Las devoluciones o reintegros y cancelaciones antes de la fecha de referencia de históricos se realizarán conforme a lo siguiente:

I. No se reconocerá la prioridad histórica respecto de aquellos horarios devueltos, reintegrados o cancelados antes de la fecha de referencia históricos, cuando se trate de cinco o más horarios asignados en semanas consecutivas. En este supuesto, las devoluciones o reintegros y cancelaciones reducirán la serie o la dividirá en periodos individuales elegibles para la prioridad histórica. Cuando los periodos individuales se reconozcan como parte del mismo servicio, esto es, mismo número de vuelo y ruta, el Criterio 85/15 se calculará sobre el número total de operaciones en todos los periodos individuales elegibles para la prioridad histórica, es decir, se calculará sobre la totalidad de la serie, aun cuando hubiera quedado fragmentada

II. La devolución, reintegro o cancelación de menos de cinco horarios asignados en semanas consecutivas, que se realice antes de la fecha de referencia históricos, no conllevará la pérdida de la prioridad histórica, siempre y cuando el número total de devoluciones o reintegros y cancelaciones sea el veinte por ciento o menos del periodo entre la primera y la última fecha de la serie de horarios. Los horarios devueltos, reintegrados o cancelados antes de la fecha de referencia históricos sobre los que no se reconozca la prioridad histórica serán calificados como horarios renunciados al final de la temporada correspondiente y deberán asignarse en términos del artículo 99 del Reglamento.

Las devoluciones o reintegros y cancelaciones después de la fecha de referencia históricos se realizarán conforme a lo siguiente:

I. Las cancelaciones que se realicen después de la fecha de referencia históricos conforme al calendario internacional de actividades de coordinación se computarán como una no utilización de la serie de horarios conforme al Criterio 85/15, con excepción de las cancelaciones que se realicen por causas no imputables al transportista aéreo.

II. Los horarios de aterrizaje o despegue asignados no podrán ser devueltos o reintegrados al Administrador Aeroportuario después de la fecha de referencia históricos.

MEDIDA M7: Causas no imputables a los transportistas aéreos.

No serán imputables a los transportistas aéreos aquellas demoras, cancelaciones y operaciones no realizadas cuando demuestren que se deben a alguno de los siguientes motivos:

I. Cuando las operaciones sean afectadas por circunstancias o motivos imprevistos e inevitables ajenos al control de los transportistas aéreos y que tengan

como consecuencia: a) condiciones climáticas adversas y el cierre total o parcial de un aeropuerto o del espacio aéreo; y b) Una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión de operaciones específicas durante una parte importante del periodo de programación correspondiente.

II. Interrupción de los servicios aéreos motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, de forma tal que al transportista aéreo le resulte práctica o técnicamente imposible efectuar sus operaciones de acuerdo con lo previsto, por ejemplo, huelgas declaradas existentes por autoridades competentes.

MEDIDA M8: 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 de coordinación. Al presentar su solicitud, los transportistas aéreos deberán usar los formatos de mensajes especificados por el Administrador Aeroportuario y, en su caso, señalar la prioridad histórica que ostentan sobre el horario.

Todas las solicitudes de horarios deberán contener la siguiente información:

I. La fecha efectiva en la que se presenta la solicitud;
II. El día y horario específico de cada operación que se pretende realizar con los horarios solicitados, de manera que en todos los casos se especifique la manera en que se conforma la serie de horarios que se solicita;
III. Si la operación que se pretende realizar es de aterrizaje o despegue;
IV. La ruta que se pretende operar;
V. El número del vuelo de cada operación que se pretende;
VI. Las características de la aeronave que se utilizará en la operación que se pretende;
VII. La demás información que considere pertinente el administrador aeroportuario, la cual deberá requerirse de forma consistente y oportuna a través del formato de solicitud de horarios correspondiente.

MEDIDA M9: Supervisión y calificación de horarios del Administrador Aeroportuario.

Reconocerá la prioridad histórica a los transportistas aéreos que hubieran utilizado las series. Al igual que como había mencionado anteriormente, en términos de la información sobre medidas de transparencia, también la solicitud de información al solicitar un horario de aterrizaje o despegue, la ruta el número de vuelo y las características de la aeronave, esta información se solicita de manera informativa y no es necesaria para la otorgación del slot en cuestión.

Pasando ahora si a la Medida M9: Supervisión y calificación de horarios del Administrador Aeroportuario.

Esta 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 hubiera asignado y la calificación de las cancelaciones, operaciones no realizadas y demoras imputables a los transportistas aéreos que realice el Subcomité de Demoras. El Administrador Aeroportuario se asegurará de que mensualmente los transportistas aéreos tengan conocimiento de las series de horarios que estén por debajo del porcentaje mínimo de utilización o demoras, en términos del Criterio 85/15.

MEDIDA M10: Cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue.

Los transportistas aéreos podrán ceder o intercambiar a título oneroso, 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 señalados en el artículo 96 del Reglamento, los hubieran utilizado conforme al Criterio 85/15 durante la temporada equivalente anterior y notifiquen al Administrador Aeroportuario de la operación. Dicha notificación deberá identificar con precisión los horarios objeto de la transacción, la fecha efectiva de la transacción y, de ser el caso, el periodo que durará la cesión temporal.

Únicamente en el caso de la cesión a título oneroso de horarios de aterrizaje y despegue el Administrador deberá observar lo siguiente: El Administrador publicará en su página de Internet o en un sistema electrónico que para estos efectos implemente, la intención del transportista de realizar la transacción, así como todos los detalles relevantes de la misma. La publicación deberá indicar el plazo para recibir ofertas y contraofertas, pero deberá reservar la identidad de los transportistas que realicen las mismas. Las ofertas y contraofertas se realizarán por medio del sitio de la página de Internet del Aeropuerto o mediante sistemas electrónicos y serán públicas y exclusivamente monetarias. Sin embargo, la identidad de los transportistas que realicen ofertas no podrá ser revelada. En las transacciones de cesión, el transportista aéreo que pretenda llevar a cabo la operación deberá aceptar la oferta monetaria más alta entre las recibidas por el oferente o los oferentes. Una vez acordada y cerrada una transacción, se enviarán los detalles de la misma al Administrador Aeroportuario para su confirmación.

El resultado de la transacción, incluyendo sus términos, deberá ser publicado por el Administrador Aeroportuario en la página de Internet del Aeropuerto. Los horarios que sean sujetos de intercambio o cesión a título oneroso solo podrán corresponder a franjas saturadas.

En ningún caso las cesiones e intercambios deben ser utilizadas como un mecanismo para retener indebidamente horarios de aterrizaje, o despegue, perdón; esto es, cuando se pretenda evadir el cumplimiento del criterio 85/15, o como un mecanismo para bloquear el acceso a otros Transportistas. Ello puede ocurrir incluso cuando las cesiones o intercambios se realicen entre agentes económicos

que forman parte del mismo grupo de interés económico o cuando las cesiones o intercambios se realicen entre agentes económicos que participan en el mercado a través de alianzas comerciales, coinversiones o acuerdos de operaciones conjuntas.

MEDIDA M11: Límite a la acumulación de los horarios de aterrizaje y despegue.

No se podrán asignar ni ceder horarios a los transportistas aéreos que acumulen más del treinta y cinco por ciento del total de los horarios de aterrizaje y despegue en una misma franja horaria. En este sentido, los transportistas aéreos que se ubiquen en el supuesto previsto en esta medida no podrán participar en las subastas previstas en el artículo 99 del Reglamento vigente, ni tampoco podrían participar como cesionarios en operaciones de cesiones, ya sean a título oneroso o gratuito. Durante el periodo de asignación de horarios que se realiza de forma previa al inicio de la temporada, no se podrán asignar horarios adicionales o diferentes a los transportistas aéreos que superen el límite de acumulación referido.

No obstante, después de la fecha de referencia históricos sí podrán solicitar horarios adicionales o diferentes que sean asignados por disponibilidad. Cuando un transportista aéreo cuya participación supere el límite de acumulación de horarios por franja horaria considere que existen circunstancias en las que el incremento en su participación de horarios no presenta riesgos a la competencia y libre concurrencia, podrá solicitar opinión favorable de la Comisión para participar en las subastas de horarios o en una transacción de cesión o intercambio de horarios. Para efectos de contabilizar si los horarios de un transportista aéreo superan el límite de acumulación del treinta y cinco por ciento en franja horaria, deberán tenerse en cuenta la totalidad de los horarios asignados a los demás miembros del mismo grupo de interés económico, conforme a lo determinado por la COFECE. No podrán realizarse acuerdos, convenios o contratos de operaciones conjuntas con el objeto o efecto de evadir el cumplimiento de esta medida.

Estas (sic) son todos los lineamientos dirigidos hacia el aeropuerto. Pasamos a las recomendaciones. Éstas recomendaciones se emiten en términos de lo establecido en la fracción VII, inciso a) del artículo 94 de la Ley Federal de Competencia Económica.

1. Recomendaciones dirigidas al Congreso de la Unión.

Se recomienda al Congreso de la Unión que, en el ámbito de sus facultades, reforme la legislación en materia aeroportuaria, particularmente, el artículo 63 de la Ley de Aeropuertos, con la finalidad de crear una instancia técnicamente y financieramente autónoma que asuma lo antes posible las funciones relacionadas con la asignación, control y supervisión de los horarios de aterrizaje y despegue en el Aeropuerto.

Esta instancia deberá ser independiente en sus decisiones y funcionamiento y deberá actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones y en apego a los estándares internacionales para coordinadores de aeropuertos.

En este sentido, deberá garantizarse su independencia de todas las partes interesadas en la coordinación del Aeropuerto, incluyendo a los transportistas aéreos y otros operadores de aeronaves que utilizan el Aeropuerto, al AICM. Perdón si es cambio a la ley debe de ser independiente del AICM o de cualquier Aeropuerto, más bien sería en forma genérica al Aeropuerto o del Administrador Aeroportuario, a los prestadores de servicio a la navegación aérea y a la autoridad aeroportuaria.

La designación de un coordinador de horarios en el Aeropuerto se deberá realizar de forma transparente y mediante convocatoria pública.

2. Recomendaciones dirigidas al Titular del Poder Ejecutivo Federal.

Se recomienda realizar las acciones conducentes para que, en el ámbito de sus facultades y una vez que hayan sido aprobados los cambios legislativos referidos en la recomendación dirigida al Congreso de la Unión, realice las reformas al Reglamento de la Ley de Aeropuertos que sean necesarias para la operación de la instancia técnica y financieramente autónoma que deberá asumir las funciones relacionadas con la asignación, control y supervisión de los horarios de aterrizaje y despegue en el Aeropuerto.

Se recomienda incorporar en el Reglamento los siguientes criterios en materia de uso indebido con el objeto de garantizar que las operaciones de los transportistas se realicen de conformidad con los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados. En particular, los criterios de uso indebido tendrían por objeto: evitar que los transportistas aéreos incurran en el uso indebido intencional de los horarios de aterrizaje y despegue; evitar que se realicen operaciones sin horario asignado, incentivar la devolución de los horarios que no vayan a ser utilizados por los transportistas aéreos y prever las consecuencias derivadas del uso indebido.

Para determinar la gravedad del uso indebido, el coordinador de horarios podrá considerar los indicios de intencionalidad, frecuencia o duración del uso indebido y, en su caso, la afectación que genera el mismo.

Se recomienda emitir el instrumento normativo correspondiente para asegurar la provisión de las operaciones oficiales y de aviación general en el Aeropuerto, con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como, las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por las aeronaves de ala rotativa, es decir; helicópteros.

3. Recomendaciones dirigidas a la Secretaría.

Se recomienda realizar las acciones conducentes para que, en el ámbito de sus facultades y una vez que hayan sido aprobados los cambios legislativos referidos en la recomendación dirigida al Congreso de la Unión, impulse las reformas al Reglamento de la Ley de Aeropuertos que sean necesarias, para la operación de la instancia técnica y financieramente autónoma que deberá asumir las funciones relacionadas con la asignación, control y supervisión de los horarios de aterrizaje y despegue en el Aeropuerto.

También, se recomienda incorporar los criterios en materia de uso indebido con el objeto de garantizar que las operaciones de los transportistas aéreos se realicen de conformidad con los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados.

El coordinador de horarios deberá llevar a cabo la revisión señalada para identificar conductas de uso indebido de los horarios, como: I. Realizar operaciones sin un horario asignado; II. Mantener un horario asignado sobre el cual no se realice una operación; III. Utilizar un horario en una forma significativamente distinta a lo asignado; y IV. Realizar operaciones prohibidas o restringidas, previstas en la normativa vigente.

Se recomienda a la SCT que aplique las sanciones correspondientes en los casos en los que los transportistas y operaciones [operadores] aéreos realicen operaciones sin contar con un horario asignado.

Se recomienda a la SCT realizar un nuevo estudio de capacidad del aeropuerto que permita mejorar la planeación, ya que existe evidencia de que el número de operaciones ha rebasado de manera relativamente consistentemente el número máximo de operaciones permitidas.

Se recomienda a la Secretaría que se desista de impulsar los anteproyectos denominados "Decreto por el que se reforma y adiciona el Reglamento de la Ley de Aeropuertos" y las "Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación" que fueron presentados recientemente ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria. Ya que esta Comisión concluyó que no resultan idóneos para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

En cuanto al calendario de aplicación, dentro de los 3 meses siguientes a que surta efectos la notificación de la presente resolución, el AICM deberá presentar ante esta Comisión, para su aprobación, la solicitud de opinión vinculante relacionada con las reglas que habrán de regir las subastas del derecho de preferencia en el uso de horarios de aterrizaje y despegue. Esta Comisión podrá determinar las características y condiciones generales del procedimiento de subastas con el objeto

de que dicha autoridad pueda prevenir la actualización de riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia.

Dentro de los dos primeros meses siguientes a que termine la temporada que transcurra el momento en que surta efectos la presente resolución (...)

Perdón un segundo, es que de lo que mando había una redacción un poco diferente que quisiera mencionar (...). Si perdón, es que me imprimieron una versión previa y en términos de las medidas, hay dos cambios respecto a lo que ya había leído, que se refiere a la (...), hay dos adicionales [medidas] que una se refiere a las operaciones conjuntas, que me salte y que básicamente dice que ninguna de las operaciones conjuntas que realicen los transportistas aéreos incluyendo aquellas que se realicen a través de acuerdos de arrendamiento húmedo, código compartido, alianzas comerciales, conversiones, entre otras, quedan exentas de la aplicación de las disposiciones previstas en la Ley Federal de Competencia Económica. Las operaciones conjuntas, los acuerdos de arrendamiento húmedo, o código compartido, así como las alianzas comerciales, las conversiones, o cualquier otro tipo de acuerdo, convenio o contrato, entre transportistas podrán ser utilizados, no podrán, perdón; no podrán ser utilizados como mecanismos para evadir el límite de la acumulación de horarios previsto en los Lineamientos.

Y otra de las medidas que se pone a consideración que no había mencionado, es que el periodo de asignación de horario deberá guardar una congruencia con aquel establecido por el calendario internacional de actividades de coordinación. Son las dos [medidas] que se me habían pasado, relativas a los Lineamientos.

Si, muchas gracias por la espera, ya encontré lo referente al calendario de aplicación, también dentro de los tres meses siguientes a que surta efectos la notificación de la presente resolución, el Aeropuerto deberá presentar ante esta Comisión para su aprobación, la solicitud de opinión vinculante relacionada con las reglas que habrán de regir la subasta del derecho de preferencia del uso de horarios de aterrizaje y despegue, esta Comisión determinar las características y condiciones generales del procedimiento de subastas con el objeto de que dicha autoridad pueda prevenir la actualización de riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia.

Dentro de los dos primeros meses siguientes a que termine la temporada que trascurra al momento en que surta efectos la presente resolución, el Aeropuerto deberá elaborar y presentar un informe ante esta Comisión, mediante el cual se describa y acredite el cumplimiento de la Medida M1 incluida dentro de los Lineamientos para regular la forma de acceso al Insumo Esencial previstos en la presente resolución, esto es, el cumplimiento de la medida en materia de transparencia y acceso a la información.

Dentro de los dos primeros meses siguientes a aquel en que termine la próxima temporada de invierno, así como dentro de los dos primeros meses siguientes a aquel en que terminen todas y cada una de las temporadas de verano e invierno subsecuentes, el Aeropuerto deberá elaborar y presentar un informe ante esta Comisión, mediante el cual describa y acredite el cumplimiento de la Medida M11 incluida dentro de los Lineamientos para regular la forma de acceso al Insumo Esencial previstos en la presente resolución, esto es, el cumplimiento de la medida en materia de los límites en la acumulación de horarios.

Para dichos efectos, el aeropuerto deberá presentar información completa sobre la totalidad de los horarios asignados a cada uno de los transportistas en la temporada correspondiente que hubiese concluido. Así como una declaración bajo protesta de decir verdad, a través de la cual señale que no ha asignado horarios de aterrizaje y despegue a ningún transportista aéreo que, de forma individual o de forma conjunta con otros miembros del mismo grupo de interés económico, acumule más del treinta y cinco por ciento total de los horarios de aterrizaje y despegue en una misma franja horaria y, en su caso, que ha retirado los horarios de aterrizaje y despegue, cuando estos se hubieren intercambiado en contra de los establecido en la medida M11.

Únicamente durante las dos temporadas inmediatas siguientes que se inicien con posterioridad a la entrada en vigor de la presente resolución, el Administrador Aeroportuario podrá determinar los horarios históricos de aterrizaje y despegue de conformidad con los criterios de utilización y elegibilidad para la prioridad histórica que, en su caso, se hayan previsto en las normas vigentes en las dos temporadas equivalentes anteriores.

Sin perjuicio de lo anterior, durante las dos temporadas inmediatas siguientes que se inicien con posterioridad a la entrada en vigor de la presente resolución, la calificación en materia de(...), la utilización del horario de aterrizaje y despegue de conformidad con el Criterio 85/15 deberá realizarse conforme a lo siguiente:

1. Los horarios asignados de forma individual se contabilizaran para efectos de su calificación como series al concluir la temporada, en aquellos casos en los cuales el transportista aéreo haya solicitado antes del inicio de la temporada como mínimo cinco horarios de aterrizaje y despegue para un mismo minuto, hora y día de la semana distribuidos regularmente en la misma temporada y dichos horarios hubieran sido asignados de esta forma, o si dicha forma no fuera posible cuando los horarios hubieran sido asignados en un intervalo máximo de diez minutos respecto del mimo minuto, horario y día de la semana distribuidos regularmente en la misma temporada.

2. Los horarios asignados de forma individual que no puedan ser contabilizados como series al concluir la temporada, debido a que no conformen series integradas como mínimo de cinco horarios de aterrizaje y despegue en términos de la fracción

anterior, serán contabilizados para efectos de su calificación de forma individual únicamente al concluir las primeras temporadas de verano e invierno referidas.

De conformidad con lo establecido en el artículo 99 del Reglamento, a partir de la tercera temporada que inicie con posterioridad a la entrada en vigor de la presente resolución, los horarios de aterrizaje y despegue de temporada deberán ser solicitados y asignados mediante series. Asimismo, para efectos de la calificación en materia de su utilización, a partir de dicha temporada, todos los horarios de aterrizaje y despegue asignados se computarán y calificarán mediante series y será responsabilidad de los transportistas aéreos conformar las series para efectos de conservar la prioridad histórica sobre los mismos. Al final de dichas temporadas, deberán retirarse los horarios en términos de lo establecido en el artículo 99 del Reglamento y los Lineamientos para regular la forma de acceso al Insumo Esencial previstos en esta resolución. El Administrador deberá llevar a cabo el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue mediante subasta de conformidad con lo establecido en el artículo 99 del Reglamento y los Lineamientos para regular la forma de acceso al Insumo Esencial previstos en la presente resolución a partir de las temporadas de verano e invierno siguientes a aquellas en que se realice por primera vez la asignación y calificación por series de horarios.

En la medida en que el Aeropuerto acredite que ha dado cumplimiento a los Lineamientos para regular la forma de acceso al Insumo Esencial previstos en la presente resolución, o demuestre que los problemas identificados en esta resolución respecto de los mecanismos y procedimientos de asignación de horario han sido eliminados, esta autoridad podría revaluar la pertinencia y permanencia de la medida, a través de la cual se imponen límites a la acumulación de horarios y aterrizaje y despegue en el Aeropuerto. En este sentido, esta autoridad deberá evaluar la información que al respeto presente el Aeropuerto dentro del plazo de dos meses siguientes a aquel en que dicho agente económico presente los elementos correspondientes.

Por último, en materia de análisis en eficiencia, sobre la forma en que las medidas alcanzarían los fines de forma menos gravosa o restrictiva dentro de las alternativas que derivan del expediente de conformidad con el artículo 99 de la Ley, esta COFECE debe verificar que las medidas propuestas en el DP generan incrementos y eficiencia en los mercados.

Asimismo, cuando el Pleno de esta Comisión pretenda aplicar medidas correctivas, o aceptar medidas propuestas en términos del artículo 94, se debe justificar que las medidas eliminan los problemas de competencia registrados con la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia, o las condiciones de acceso al Insumo Esencial, tal como lo establece el artículo 12 de las Disposiciones Regulatorias.

En el apartado análisis de medidas correctivas propuestas por la Autoridad Investigadora de esta resolución, se analizaron las manifestaciones vertidas por diversos agentes económicos en torno al análisis de las eficiencias efectividad y mínima restricción de las medidas correctivas que se habían propuesto en el DP.

En cuanto al análisis de eficiencia los agentes económicos que realizaron manifestaciones en contra del DP, no desvirtuaron el análisis que permitió concluir que, regular el acceso al Insumo Esencial generará eficiencias en los mercados de conformidad con los razonamientos y los elementos que este Pleno consideró dentro del apartado que se propone en la resolución, intitulado "Manifestaciones generales realizadas con el análisis en materia de las ganancias en eficiencia y lo señalado en los artículos 10 y 12 de las Disposiciones Regulatorias de esta presente resolución.

En consecuencia, el análisis de las eficiencias que generarán las medidas correctivas ha sido verificado por el Pleno de esta Comisión, de conformidad con lo establecido en el artículo 94. En este sentido, esta autoridad considera que un mecanismo de asignación de horarios transparente con reglas claras y ciertas que permitan la supervisión y calificación de forma efectiva de la utilización de los horarios y prevea una asignación que refleje el valor económico que representa a los transportistas, permitirá que esto se internalice en los costos de sus decisiones respecto del uso de los horarios y despegue, e incrementaría el costo oportunidad de no utilizar un horario asignado si se prevén criterios claros y ciertos relacionados con la asignación y utilización de los horarios de aterrizaje y despegue, y esto se traducirá en una mejor planeación y un menor número de horarios no ocupados y menos demoras permitiendo a los transportistas redimir su obligación con los usuarios finales en el momento y forma en que el servicio fue ofrecido, y disminuyendo así la incertidumbre de los pasajeros. Asimismo, la eliminación de los efectos anticompetitivos identificados mediante las medidas propuestas, incrementaría la posibilidad de entrada y expansión de competidores en el mercado, lo que propiciará un mayor derrame económica y en algunos casos, podría esperar una reducción de precios conforme a lo señalado en la propuesta que les hice llegar de resolución.

Pongo a consideración del Pleno el proyecto de resolución que les hice llegar y del cual hice un breve resumen junto con... que incluye las medidas propuestas para implementar el Aeropuerto y [las] recomendaciones a las autoridades correspondientes.

Muchas gracias.

APP: A usted, Comisionado por su eficiente lectura.

¿Alguien tiene comentarios sobre el proyecto de resolución que nos presentó el Comisionado Navarro?

Yo, ya que tengo el micrófono, aprovecho para comentar que en lo general estoy de acuerdo con el proyecto de resolución.

Mandé hoy en la mañana varios comentarios de engrose que ya les di a conocer a ustedes y pues básicamente, pediría que se atendieran esos comentarios de engrose de la mejor manera.

No sé si alguien más tenga comentarios.

¿Alguien tiene comentarios?

Comisionado Martínez Chombo.

Eduardo Martínez Chombo (EMC): Si.

La intervención que hizo el Comisionado Navarro, entiendo que es un resumen del proyecto, entonces hay algunas especificaciones que vienen mejor en el proyecto ya escritas, pero aun así quisiera señalar en particular unos puntos.

Respecto a esta propuesta de cuando se solicitan los slots, y que señala que debe especificarse la ruta, el vuelo, así como las características de los aviones, bien señaló el Comisionado Navarro, que eso era únicamente con fines competitivos, nada más quisiera remarcar que, entiendo yo que la propuesta no es una vinculación entre slots y la ruta vuelo ni característica del avión.

Entonces, en ese sentido, yo estoy de acuerdo con el proyecto.

También, hay la medida número siete sobre los límites a la acumulación de horarios de aterrizaje y despegue. Ahí se señalan algunas referencias sobre las posibilidades de los agentes o de los transportistas de señalar que a lo mejor no existen problemas de competencia en la acumulación mayor al treinta y cinco por ciento. Únicamente yo considero que hay una correspondencia de participación, en este caso, del administrador o del Aeropuerto Internacional de Ciudad de México.

Entonces esto, mi propuesta es que se vincule esta parte de la posibilidad de que el transportista solicite esto a la Comisión, hay una correspondencia en términos de supervisión de facultades... de supervisión del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y es mi propuesta de incluirlo, hacerlo explícito. Esto ya se envió como uno de los cometarios de varios comentarios que hice previamente.

Y finalmente, otros dos comentarios.

Es sobre la medida número ocho que son recomendaciones sobre la instancia, la creación de esta instancia técnica y financieramente autónoma, en donde se señala que sus funciones están relacionadas con la asignación control y supervisión de los

horarios de aterrizaje y despegue. Yo creo que sí vale la pena hacer un pronunciamiento general sobre el mandato que debería tener esta institución o esta instancia autónoma, y finalmente un comentario sobre esta parte de que se puede, existe una declaratoria de insumo esencial, y yo creo que sí es necesario incluirlo dentro de la resolución, la parte del artículo 94, es uno de los párrafos que señala lo leo textualmente que:

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

Yo creo que eso, bueno nada más señalaría que la propuesta es hacerlo explícito al final de la resolución, porque tiene que ver con todas estas modificaciones que posiblemente puedan existir tanto en las bases, en la publicidad, etcétera, etcétera.

Esos son mis comentarios y también hay algunos que hice por escrito, que yo creo que son más bien de engrose.

Gracias.

APP: Muchas gracias, Comisionado.

Comisionado Navarro, ¿quiere comentar algo?

¿no?

JINZ: Estoy de acuerdo en las propuestas, las estoy terminando de anotar, pero sí estoy de acuerdo.

APP: Ok, ¿alguien más tiene comentarios?

Comisionado Contreras.

Benjamín Contreras Astiazarán (BCA): Gracias.

Yo también le he estado pasando... también me uno a las felicitaciones que hizo el ponente, porque el expediente sí es, por lo menos del tiempo que llevo yo en la Comisión es el más grande, es muy grande y pues sí hizo un resumen bastante breve del proyecto de resolución, aunque no parezca, pero sí fue breve, ¿no? y el completo, yo creo comprensivo pues de todas las cuestiones que están incluidas en el proyecto de resolución.

Hay algo aquí que, que en parte se vincula con el comentario del Comisionado Martínez Chombo, acerca de lo del objeto, del comité y eso, y a mí esto me lleva a

la inquietud de que hay cuestiones, hay dos temas: uno relacionado con lo que comentó el Comisionado acerca del comité y aquí tiene que ver esto con, hay cierta información que se mencionó si no mal entiendo en la lectura ahorita del resumen del ponente, que es como información que se pone ahí pero que es como de carácter informativo, y entonces nada más me quedó la inquietud de informativo para ¿quién? porque como alguna de esta información es de rutas y cuestiones de ese tipo, a mí me preocupa un poco nada más la parte de que estén dándole demasiada información a los competidores en el seno del comité y entonces, a lo mejor hay que hacer alguna aclaración en la medida de lo que sea posible, en el sentido éste, de que posiblemente sea para autoridades y cuestiones de ese tipo y no necesariamente a que los competidores posiblemente estén compartiendo alguna información estratégica, sobre todo de planeación, que estamos hablando aquí de rutas, están planeando futuro y ese tipo de cosas y eso es por el lado de lo que se exige ahorita.

Y por lo de recomendaciones, entiendo yo que es a nivel de reglamento, pero sí procede a nivel de ley que ahorita no recuerdo, no la tengo abierta aquí, es el tema este, de que en la medida de lo posible, pues tener, o sea... una cosa es que las aerolíneas participen en el proceso y puedan dar opinión en cuanto al tema de los horarios, lo que opinan, si tienen propuestas y otra cosa es que estén reunidas todo el tiempo tomando este tipo de decisiones y que no necesariamente debe ser, y sobre todo, cuando son cuestiones que pueden afectar la competencia o que puede haber un conflicto de interés en resolver, en que algo se resuelva de manera desfavorable para sus competidores y ese tipo de cosas.

Entonces, a lo mejor cabe aquí una recomendación en el sentido de que haya esta modificación al nivel normativo, pues este, ya sea que, si es Congreso de la Unión o si es al Ejecutivo Federal, para que quede el reglamento, para que queden estas cuestiones bien separadas, ¿no?; una es como se le da retroalimentación a las aerolíneas... se les pide retroalimentación y como pueden opinar acerca del sistema de horarios, y otra cosa pues ya son los comités y si ellas deben de pertenecer a este comité o no.

El otro punto, que lo puse también en este otro punto, sí lo puse en mis comentarios que ya había enviado antes en el proyecto de resolución, pero yo creo que es útil que quede aquí al micrófono, es que el... tengo la impresión que el horario de las seis siete de la mañana, se pueden hacer varias cuestiones, a nivel por artículo 94 se puede decir de las facultades que tenemos y se pueden hacer varias cuestiones, se pueden hacer recomendaciones etcétera, con relación a esa franja de horarios que no está comprendida entiendo yo dentro de la franja de horarios saturados que tiene la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, pero en la que sí hemos detectado que pues puede haber este tipo de situación de saturación y situaciones como que ya se comentaron ¿no?, a lo largo de la exposición del Comisionado acerca de qué pues las tarifas son más altas, digo ese tipo de cuestiones en otros expedientes ¿no?

En las concentraciones que vimos aquí anteriormente de Delta y Aeroméxico, las dos últimas que recuerdo, pues se identificó esta franja de horaria con algunos problemas ¿no?, y entonces, creo que podemos ver este esfuerzo de incluirla también, no digo que de manera similar a todo lo demás, pero con las diferencias que apliquen ¿no? a la hora de ver el engrose.

Y el otro punto, es una cuestión, estoy de acuerdo con el tema de que se realice el estudio éste de capacidad, y sin embargo, a lo mejor en el tema de redacción, lo que pediría es hacer un esfuerzo de que quede claro, de que pues hay indicaciones, por lo que han manifestado las aerolíneas, de que la capacidad es más amplia de lo que vienen declarando en los distintos episodios de topes de operaciones, como que hay por lo menos estas manifestaciones de aerolíneas diciendo que es más alta, que están operando con mayor nivel y entonces en ese sentido, si se están observando estas operaciones adicionales como lo mencionan la aerolíneas, pues es factible que la capacidad sea mayor, o bien, que a lo mejor con ciertas inversiones que pudieran ser rentables para el mismo Aeropuerto y para la aviación general del país; o sea, que el costo-beneficio pues lo amerite y que sean inversiones de corto tiempo, se puede decir, se puede aumentar esa capacidad, y entonces en ese sentido, posiblemente podríamos darle este sentido más amplia a la recomendación, para que efectivamente se pueda llegar a tener certeza, esa de sí es más amplia esa capacidad del Aeropuerto o se puede hacer más amplia con inversiones que sean rentables y de corto tiempo, ¿no?

Muchas gracias.

APP: Gracias, Comisionado.

Creo que el Comisionado Moguel no está interesado, pensé que estaba interesado, pero no está interesado.

JINZ: Sí, estoy de acuerdo con las (sic) comentarios del Comisionado Contreras.

Hay en la parte del horario de seis a siete de la mañana en que observamos, que en la práctica en términos de la estadística se comporta de manera muy similar al resto de los horarios. Sin embargo, la declaratoria no la contempla.

Yo creo que sí es conveniente introducir en donde sea conveniente esta parte, y por ejemplo, estoy viendo en la parte de cambios de horario históricos, como un ejemplo de ese donde en algún momento en los Lineamientos que estamos, de asignación, los cambios que existen decíamos que era entre los horarios saturados, aquí sin ningún problema podemos decir que se deben de incluir los que corresponden a los horarios saturados más los de la franja horaria y ya había detectado en algún otro lugar en donde se pude meter el horario, sin caer en ninguna violación a nada, digamos.

Y respecto al estudio de capacidad, sí estoy de acuerdo, de hecho estoy buscando precisamente la redacción, la nueva redacción en esta impresión que mandaron, que fue una versión anterior a la nueva versión, ya viene señalado que sí podemos reforzarla al respecto que es, que hay señalamientos de algunos operadores de que se ha rebasado consistentemente y que al parecer puede, la motivación de realizar el nuevo estudio porque aparentemente habría una capacidad mayor y le adicionaríamos también que, se señaló que con pocas inversiones podría este obtenerse una capacidad mayor al respecto.

MMM: Nada más con una precisión, no deberíamos, más bien mi sugerencia es que no se le diga al agente que se desista, sino que más bien cumpla con la presente resolución, y que las medidas que propuso, sean también acordes también con lo que se resolvió cuando se intentó presentar los compromisos para cerrar el expediente y que esta Comisión ya se pronunció.

Esa sería la apreciación.

Gracias.

JINZ: Sí, estoy de acuerdo al respecto, y ahorita que está mencionado, no leí una cosa que estaba ya en la resolución que creo que es importante, es que las medidas que estamos dictando al Aeropuerto y que son obligatorias en algún momento, pueden en dos sentidos como lo mencionaba el Comisionado Martínez Chombo, en algún momento el Aeropuerto puede venir a solicitar la revisión de si se mantienen las condiciones vigentes como Insumo Esencial por un lado, que hay que incluir, y por otro lado, si se modifica alguna una normativa que cambie las condiciones, entonces que venga a hacer el contraste de las que se están dictando ahorita con aquellas que eventualmente pudieran tener algún problema. Entonces, para darles un tiempo perentorio para que vengan a, en su caso, a justificar la imposibilidad de poderlas aplicar.

Entonces, meter una redacción ahí para tener algo por ahí para darle oportunidad al Aeropuerto de resolver estas diferencias, que, si no, vamos a quedar medio, con diferentes normatividades, y a lo mejor pues pude ser problemático, entonces abrir un espacio para que se pueda tramitar este tipo de cuestiones dentro de la resolución.

APP: ¿Alguien más tiene comentarios?

Me parece que en general estos comentarios y bueno, ya lo comentaba el Comisionado Navarro, se pueden atender en su proyecto de resolución.

Entonces preguntaría, ¿quién de los que estamos aquí presentes, o quienes de los que estamos aquí presentes estarían a favor de votar en el sentido de lo que la

resolución que se nos leyó este preciso documento, incluido todos los comentarios que aquí se hicieron y otros de engrose que se mandaron en la semana?

Aquí hay cinco votos, y pregunto si el Comisionado Faya dejó voto.

FGSA: No Presidenta, no dejó voto.

APP: Ok, bueno pues esperaremos el voto del Comisionado Faya, pero de cualquier forma me parece evidente que con cinco votos a favor tenemos ya la mayoría colectada para que esta resolución salga en los términos que presentó la ponencia.

Muy bien, pues entonces pasamos al siguiente punto del orden del día.

Le voy a pedir a la Comisionada Hernández que ingrese a la sala y vamos a avanzar hacia el cuarto punto del orden del día. Es asuntos generales y el primero de ellos es la presentación, discusión y, en su caso, aprobación de la opinión sobre la iniciativa de decreto por el que se reforman diversos artículos de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios Relacionados con Bienes Muebles del Estado De Quintana Roo, y de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas del Estado De Quintana Roo. El asunto es el OPN-001-2017, y le cedo la palabra al director jurídico para que nos informe sobre este tema.

FGSA: Gracias, Presidenta.

En el Congreso del estado de Quintana Roo se discutió el veintiuno de marzo de dos mil diecisiete, la iniciativa presentada por el Diputado Raymundo King de la Rosa, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la Décimo Quinta Legislatura del Estado.

Esta iniciativa modifica tanto le Ley de Obras Públicas como la Ley de Adquisiciones del Estado de Quintana Roo.

La iniciativa introduce diversas disposiciones que limitan la competencia, creando derechos especiales para las empresas radicadas en el estado de Quintana Roo y que pertenezcan a un padrón de contratistas. Estas disposiciones establecen:

1. Una preferencia por procesos de licitación estatal sobre licitaciones nacionales e internacionales,
2. Un margen de preferencia en los precios de oferta para los procesos de contrataciones públicas y como criterio de desempate para favorecer a empresas locales,
3. Preferencia por proveedores locales en diversas actividades relacionadas con procesos de adquisiciones públicas, por ejemplo, investigaciones de mercado,

mejoramiento del sistema de adquisidores, arrendamientos y servicios, la verificación de precios, pruebas de calidad y otras actividades, y,
4. La obligación de contratar de habitantes de, la obligación de contratación de habitantes de la localidad en obras públicas.

De acuerdo con el análisis de competencia, esas disposiciones, se considera que las mismas resultarían contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia, y operarían en contra del principio constitucional de asegurar las mejores condiciones de compra para el estado de Quintana Roo.

Por eso, se considera conveniente recomendar que no se apruebe la iniciativa, dado que las ventajas exclusivas que se establecerían a favor de proveedores locales reducirían la posibilidad de obtener las mejores condiciones disponible para el estado.

Gracias.

APP: Gracias.

¿Alguien tiene comentarios?

Entiendo que hay varios comentarios de engrose, pero no sé si haya temas de fondo que aquí se quieran comentar.

Bueno, pues entonces pregunto, ¿quién estaría a favor de la aprobación de esta opinión sobre las iniciativas de decreto que reforman leyes de adquisiciones y obra pública en Quintana Roo?

Por unanimidad de votos.

El Comisionado Faya, ¿dejó voto?

FGSA: Sí, si Comisionada Presidenta, dejó voto en el sentido de la opinión.

APP: Ok, entonces, ¿en el sentido de si aprobar?

FGSA: Si en el sentido del proyecto, sí, de aprobar.

APP: Entonces esta es una aprobación de emisión de opinión, hacérsela llegar al gobierno de Quintana Roo, con siete votos a favor.

Y finalmente tenemos como último punto una solicitud de calificación de excusa presentada el trece de junio del año en curso por el Comisionado Jesús Ignacio Navarro Zermeño, para conocer del expediente DC-002-2016. Es el asunto DC-002-2016.

Yo voy a dejar la sala porque estoy impedida para conocer sobre este procedimiento.

Perdón, tenía yo entendido que tenía que dejar la sala, pero interpreté mal la Ley y aquí dicen que sí voto.

Entonces aquí me quedo, y le cedo la palabra al Comisionado Navarro para que nos explique su excusa para que luego pueda dejar la sala y votemos el asunto.

JINZ: Si, muchas gracias.

Básicamente se refiere a que Industrias Peñoles es uno de los accionistas de la Línea Coahuila Durango que, de acuerdo al dictamen preliminar en este procedimiento DC-002-2016, fue quien proporcionó diversa información y documentos para que dicha autoridad iniciara el procedimiento establecido en el artículo 96 y además, acredito su carácter como parte afectada.

El artículo 24 fracción II de la Ley Federal de Competencia Económica señala que se deberá excusar aquel que tenga interés personal, familiar o de negocios en el asunto, incluyendo aquellos de los que pueda resultar algún beneficio para él, su cónyuge o sus parientes en los grados que expresa la fracción I del artículo.

En ese sentido, considero que no tengo interés directo en el asunto. Sin embargo, pudiera configurarse un interés indirecto, y al respecto mi esposa desde hace 12 años, es [redacted] Yo la apoyo en la organización de estos concursos, y entre ella y yo, tanto ella como yo realizamos este trabajo de manera voluntaria, por lo que no recibimos ningún tipo de remuneración por el mismo, ni en dinero ni en especie.

En ese contexto, desde hace 5 años Industrias Peñoles apoya con el pago de una parte de la inscripción a los equipos que participan en estos concursos, éstos pagos los realiza directamente Industrias Peñoles a la organización sede en Estados Unidos, y relacionado con esto, los equipos reciben a cambio un kit de partes que con ese construyen los robots y forma parte del pago de inscripción.

De estos pagos, nosotros mi esposa y yo no recibimos ningún pago alguno, tampoco ni en dinero ni en especie.

Eso es, por un lado. Por otro lado, los concursos de robótica, bueno, déjenme aclarar que no solamente Industrias Peñoles hacen esto, sino varias empresas a lo largo de distintas regiones del país apoyan algunos equipos con parte del dinero de inscripción.

** Fundamento legal: Artículo 113, fracción I, III y último párrafo de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 116, primero y segundo párrafo de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública Artículo 3, fracción IX de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información entregada con el carácter de confidencial a la Comisión Federal de Competencia Económica, teniendo derecho a ello, de conformidad con las disposiciones aplicables, así como por tratarse de información que de divulgarse puede causar un daño o perjuicio a quien la haya proporcionado, por contener datos personales cuya difusión requiere de su consentimiento, o puede poner en riesgo su seguridad.
Eliminado: 0 párrafo(s), 2 renglón (s), 52 palabra (s) y 0 cantidad (s).

Asimismo, por otro lado, estos concursos se llevan a cabo en distintas partes del país, y también para su organización tenemos el apoyo voluntario de patrocinadores de distintos aspectos.

En este caso, en este año Industrias Peñoles fue patrocinador de los gastos de producción, es decir de la luz y sonido del regional de la Laguna que se llevó a cabo en la ciudad de Torreón en marzo de este año. Otros patrocinadores dieron otras cosas, por ejemplo, el [redacted] fue el que colaboró con el espacio para realizar el evento y así con una serie de patrocinadores como se arman los torneos.

También ni de Peñoles ni de ninguno de los otros patrocinadores, ni mi esposa ni yo recibimos pago alguno. Las contrataciones que ellos realizan de los elementos necesarios para realizar el concurso, lo realizan ellos directamente con los proveedores, si ellos se encargan de elegir, seleccionar, elegirlos y pagarles, los distintos proveedores, por los cual tampoco recibimos pago alguno.

No obstante, someto a consideración la presente calificación de excusa dado que, aunque no recibimos remuneración se podría entender que existe un interés indirecto porque obviamente ayudan a que crezcan la organización de la cual mi esposa forma parte.

Entonces, someto a su consideración esta calificación de excusa.

APP: Muchas gracias, Comisionado.

Muy bien.

Yo creo que no es procedente, no sé si alguien tenga algún comentario adicional.

Pongo sobre la mesa la propuesta de votar que esta excusa no es procedente, con votos de todos los Comisionado presentes.

El Comisionado Faya también tendría que votar, ¿dejó voto?

FGSA: No, no dejó voto Presidenta.

APP: Ok, pues dejamos este tema pendiente, pero al menos que conste en acta que la Comisionada Hernández, Contreras, Martínez Chombo, Moguel y Palacios, no consideran que esta excusa es procedente.

Muy bien, pues hemos agotado la agenda del día de hoy.

¿Alguien tiene algún comentario final que quisiera hacer al micrófono?

** Fundamento legal: Artículo 113, fracción I, III y último párrafo de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 116, primero y segundo párrafo de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública Artículo 3, fracción IX de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información entregada con el carácter de confidencial a la Comisión Federal de Competencia Económica, teniendo derecho a ello, de conformidad con las disposiciones aplicables, así como por tratarse de información que de divulgarse puede causar un daño o perjuicio a quien la haya proporcionado, por ~~contener datos personales cuya difusión requiere de su consentimiento, o puede poner en riesgo su seguridad~~.
Eliminado: 0 párrafo(s), 0 renglón (s), 3 palabra (s) y 0 cantidad (s).

Si no hay más comentarios, damos por terminada la sesión de hoy.

Muy buenas tardes.

Gracias a todos.