

CUARTA SECCION

COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

ACUERDO por el que se emite el Manual que regula las remuneraciones de los servidores públicos, y por el que se aprueba la estructura ocupacional de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.- Pleno.- Acuerdo CFCE-041-2016.- DARH-001/2016.

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE EL MANUAL QUE REGULA LAS REMUNERACIONES DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS, Y POR EL QUE SE APRUEBA LA ESTRUCTURA OCUPACIONAL DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

Ciudad de México, a once de febrero de dos mil dieciséis.- Reunido el Órgano de Gobierno (Pleno) de esta Comisión Federal de Competencia Económica en la sede de la misma.- La Comisionada Presidenta, Alejandra Palacios Prieto, y los Comisionados: Alejandro Ildefonso Castañeda Sabido, Benjamín Contreras Astiazarán, Eduardo Martínez Chombo, Martín Moguel Gloria, Jesús Ignacio Navarro Zermeño, y Francisco Javier Núñez Melgoza, manifiestan su conformidad para la emisión del presente acuerdo, en atención a los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El once de junio de dos mil trece, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el “Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 6o., 7o., 27, 28, 73, 78, 94 y 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de telecomunicaciones”; por medio del cual se crea un nuevo Órgano Constitucional Autónomo denominado Comisión Federal de Competencia Económica, en lo sucesivo COFECE;
2. El veintitrés de mayo de dos mil catorce se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley Federal de Competencia Económica, misma que en el artículo 10, reconoce la naturaleza de la COFECE como Órgano Autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que ejerce su presupuesto de forma autónoma;
3. El ocho de julio de dos mil catorce se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Estatuto Orgánico de la COFECE (Estatuto).

En virtud de los Antecedentes, y en atención a los siguientes:

CONSIDERANDOS

Primero. Que el artículo 123, apartado B, fracción IV, primer párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, indica que los salarios serán fijados en los presupuestos respectivos, sin que su cuantía pueda ser disminuida durante la vigencia de éstos, sujetándose a lo dispuesto en el artículo 127 de la Constitución y en la ley;

Segundo. Que el artículo 127, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que los servidores públicos de los organismos autónomos, entre otros, recibirán una remuneración adecuada e irrenunciable por el desempeño de su función, empleo, cargo o comisión, que deberá ser proporcional a sus responsabilidades;

Tercero. Que la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH), establece en sus artículos 2, fracción XV, 3, segundo párrafo, 4, fracción III y su último párrafo y 5, fracción I, que las personas de derecho público de carácter federal con autonomía en el ejercicio de sus funciones y en su administración, creadas por disposición expresa en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ejercerán sus

presupuestos observando lo dispuesto en esa Ley, sin sujetarse a las disposiciones generales emitidas por las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de la Función Pública y que dicho ejercicio se realizará con base en los principios de eficiencia, eficacia y transparencia;

Cuarto. Que el artículo 3, segundo párrafo, de la LFPRH, establece que las unidades de administración de los entes autónomos podrán establecer disposiciones generales para dar correcta aplicación a lo dispuesto en esa Ley;

Quinto. Que el artículo 66, de la LFPRH y 23, del Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2016 (PEF), establecen que los entes autónomos deberán publicar en el Diario Oficial de la Federación, a más tardar el último día hábil del mes de febrero, el manual que regule las remuneraciones para los servidores públicos a su servicio, incluyendo al Presidente y los miembros del Órgano de Gobierno; así como a los demás servidores públicos; en el que se proporcione la información completa y detallada relativa a las remuneraciones que se cubran para cada uno de los niveles jerárquicos que los conforman;

Sexto. Que de conformidad con los artículos 12, fracción VIII, y 18, párrafo séptimo, de la Ley Federal de Competencia Económica y el artículo 5, fracción IV, del Estatuto, corresponde al Pleno autorizar modificaciones a su estructura ocupacional y las remuneraciones de los servidores públicos adscritos a la Comisión, para lo cual deberá observar lo dispuesto en los artículos 17, 33 y 67 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, 16 y 19 del PEF, entre otros;

Séptimo. Que el artículo 20, fracción III de la Ley Federal de Competencia Económica, señala que corresponde al Presidente de la Comisión dirigir y administrar los recursos humanos, financieros y materiales de la Comisión;

Octavo. Que el artículo 12, fracciones XX y XXII, del Estatuto, establece que: corresponde al Presidente de la COFECE, proponer al Pleno, proyectos de normas generales, así como las políticas en materia de recursos humanos, materiales y financieros de la COFECE, y

Noveno. Que los diversos 23, 24, fracciones IV y VI, así como el 38, fracción XXVII, del Estatuto, facultan a la Dirección General de Administración, con el apoyo de las áreas a su cargo, para analizar e integrar las propuestas de modificación a la estructura orgánica y ocupacional de los órganos y unidades administrativas de la Comisión.

Por lo anteriormente expuesto, el Pleno de esta Comisión:

ACUERDA

Primero. Aprobar la estructura ocupacional de la Comisión Federal de Competencia Económica, en cumplimiento a lo establecido en el segundo párrafo del artículo 23 del PEF, la cual se integrará de 409 plazas, conforme se detalla en los Anexos 1, 1A y 1B.

Segundo. Emitir el manual que regula las remuneraciones de los servidores públicos de la Comisión Federal de Competencia Económica, conforme a lo siguiente:

Objeto y Definiciones

Artículo 1.- El presente ordenamiento tiene por objeto establecer las disposiciones generales para regular el otorgamiento de las remuneraciones de los servidores públicos de la COFECE.

Artículo 2.- Las definiciones previstas en el artículo 2 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria serán aplicables en el presente Manual. Adicionalmente, y con relación al último párrafo de dicho artículo, se entenderá por:

- I. **COFECE o Comisión:** Comisión Federal de Competencia Económica;
- II. **Compensación garantizada:** La remuneración complementaria al sueldo base tabular, que se cubre a los servidores públicos que corresponda y que se integra a los sueldos y salarios. Esta remuneración no forma parte de la base de cálculo para determinar las prestaciones básicas, así como las cuotas y aportaciones de seguridad social, salvo aquellas que en forma expresa determinen las disposiciones aplicables;
- III. **DGA:** Dirección General de Administración de la Comisión;
- IV. **Ley del ISSSTE:** La Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado;
- V. **Manual:** El Manual que regula las remuneraciones de los servidores públicos de la COFECE;
- VI. **Órgano de Gobierno o Pleno:** Es el órgano supremo de decisión de la Comisión, integrado por siete Comisionados incluyendo al Presidente;
- VII. **Servidor público:** Persona que desempeña un empleo, cargo o comisión de cualquier naturaleza en la COFECE;
- VIII. **Sueldo base tabular:** Los importes que se consignan en el Tabulador de sueldos y salarios, que constituyen la base de cálculo aplicable para computar las prestaciones básicas en favor de los servidores públicos, así como las cuotas y aportaciones por concepto de seguridad social;
- IX. **Sueldos y salarios:** Las remuneraciones que se deban cubrir a los servidores públicos por concepto de sueldo base tabular y compensaciones por los servicios prestados a la Comisión, conforme al contrato o nombramiento respectivo. Los sueldos y salarios se establecen mediante importes en términos mensuales, a partir de una base anual expresada en trescientos sesenta días;
- X. **Tabulador de sueldos y salarios:** El instrumento aprobado por el Pleno, que permite representar los valores monetarios con los que se identifican los importes por concepto de sueldos y salarios en términos mensuales o anuales, que aplican a un puesto o categoría determinados, y
- XI. **Unidades Administrativas:** Las áreas que integran la Comisión: el Pleno, Presidencia, Autoridad Investigadora, Secretaría Técnica, Contraloría Interna y Delegaciones en el interior de la República Mexicana, encargadas de desempeñar las funciones que coadyuvarán al cumplimiento de la misión, visión y objetivos de la COFECE.

Ámbito de aplicación

Artículo 3.- El presente ordenamiento es de observancia general y obligatoria para los servidores públicos de la COFECE.

Artículo 4.- Quedan sujetos a la aplicación del Manual, las remuneraciones de los siguientes tipos de personal:

- I. Operativo, que comprende al personal que realiza labores de apoyo, técnicas o administrativas, y
- II. De mando, que comprende los puestos de:
 - a) Mando: de nivel Comisionado Presidente a Jefe de Departamento, homólogos o equivalentes, y
 - b) Enlace: personal que depende de los puestos de mando y realiza funciones o actividades de apoyo.

De conformidad con el segundo párrafo, del artículo 50 de la Ley Federal de Competencia Económica, el personal de la COFECE será considerado como trabajadores de confianza debido a la naturaleza de las funciones que la COFECE desempeña.

En el Anexo 2 del Manual se presenta el Tabulador de sueldos y salarios aplicable al personal de la COFECE.

Artículo 5.- El Pleno podrá aprobar o modificar en cualquier tiempo las disposiciones que regulen en forma complementaria el otorgamiento de las percepciones ordinarias y, en su caso, extraordinarias del personal de la COFECE.

De igual manera, podrá autorizar modificaciones a los puestos que integran el tabulador, así como a las estructuras y plantillas de personal, sujetándose al presupuesto aprobado por la Cámara de Diputados.

Artículo 6.- Se excluye de la aplicación del Manual a las personas físicas contratadas para prestar servicios profesionales bajo el régimen de honorarios.

Artículo 7.- La DGA será responsable y se auxiliará de las Direcciones Generales Adjuntas de Recursos Humanos y de Presupuesto y Finanzas en el ámbito de sus respectivas competencias, en la aplicación del Manual.

Disposiciones generales

Artículo 8.- Los servidores públicos recibirán una remuneración adecuada e irrenunciable por el desempeño de su función, empleo, cargo o comisión, que deberá ser proporcional a sus responsabilidades, y que, en ningún caso, podrá ser igual o mayor a la de su superior jerárquico, salvo que el excedente sea consecuencia del desempeño de varios empleos públicos.

Artículo 9.- Las remuneraciones de los servidores públicos se regulan por las disposiciones de este Manual y aquellas específicas que se emitan de conformidad con este documento.

Artículo 10.- En ningún caso se podrán autorizar ni otorgar prestaciones por el mismo concepto, independientemente de su denominación, que impliquen un doble beneficio.

Artículo 11.- Se considera remuneración a todas las percepciones ordinarias o extraordinarias, en efectivo o en especie, incluyendo aguinaldos, gratificaciones, premios, recompensas, bonos, estímulos, comisiones, compensaciones y cualquier otra, que reciban los servidores públicos en los términos de este Manual y de la legislación laboral; con excepción de los apoyos y los gastos sujetos a comprobación que sean propios del desarrollo del trabajo y los gastos de viaje en actividades oficiales.

Las jubilaciones, pensiones, liquidaciones por servicios prestados y los préstamos o créditos, no formarán parte de la remuneración, cuando se encuentren asignadas por la Ley del ISSSTE.

Artículo 12.- Las remuneraciones a que se refiere el artículo anterior se integran por las percepciones ordinarias y extraordinarias, agrupadas en los siguientes conceptos:

- I. Percepciones ordinarias:
 - a. En numerario, que comprende:
 - 1. Sueldos y salarios:
 - i. Sueldo base tabular, y
 - ii. Compensación garantizada;

2. Prestaciones que se clasifican:

- i. Por mandato de ley, y
- ii. Las que se emitan de conformidad con este Manual.

b. En especie;**II. Percepciones extraordinarias, que consisten en:**

- a. Premios, estímulos, reconocimientos, recompensas, incentivos y pagos equivalentes a los mismos, que se otorgan de manera excepcional a los servidores públicos, condicionados al cumplimiento de compromisos de resultados sujetos a evaluación, en los términos de las disposiciones aplicables, y
- b. Otras percepciones de carácter excepcional autorizadas de conformidad a las disposiciones aplicables.

Artículo 13.- Corresponde al Pleno la aprobación y emisión del Tabulador de sueldos y salarios aplicables a los servidores públicos de mando, enlace y operativos, así como las modificaciones a éste.

Artículo 14.- El Tabulador de sueldos y salarios se presenta en el Anexo 2 de este Manual y se aplicará considerando los siguientes criterios:

- I. El importe de la percepción ordinaria bruta mensual que se otorgue a los servidores públicos por concepto de sueldos y salarios, estará integrada por el sueldo base tabular y, en su caso, la compensación garantizada;
- II. En ningún caso la percepción ordinaria bruta mensual deberá rebasar los montos que se consignent en el Tabulador de sueldos y salarios, ni modificar la composición establecida en los mismos para el sueldo base tabular y la compensación garantizada, y
- III. El otorgamiento del aguinaldo o gratificación de fin de año que corresponda a los servidores públicos se sujetará a los términos de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado y a las disposiciones que al efecto apruebe el Pleno.

Prestaciones

Artículo 15.- La Comisión otorgará a los servidores públicos, las prestaciones establecidas en el presente Manual.

Artículo 16.- La remuneración incluye dentro del esquema de prestaciones, las aportaciones por concepto de seguridad social y de ahorro para el retiro que la Comisión realiza a favor de sus servidores públicos, en términos de las disposiciones aplicables.

Artículo 17.- Las prestaciones previstas para los servidores públicos de la COFECE son las siguientes:

- I. **La prima quinquenal**, es una prestación que se otorgará en razón de la antigüedad, por cada 5 años de servicios efectivamente prestados hasta llegar a veinticinco años. Esta prestación se entregará sobre base mensual, en forma quincenal conforme a lo siguiente:

Importe Mensual en Pesos	Antigüedad
100	De 5 a menos de 10 años
125	De 10 a menos de 15 años
175	De 15 a menos de 20 años
200	De 20 a menos de 25 años
225	De 25 años en adelante

- II. La prima vacacional**, que equivale a diez días de sueldo base tabular, se otorgará a los servidores públicos en dos exhibiciones, correspondientes al cincuenta por ciento cada una.

En caso de que el servidor público se separe de su cargo antes de cumplir con el periodo de seis meses, no tendrá derecho al pago de la prima vacacional. Esta prestación no está sujeta a su pago proporcional, en el caso de que no cumpla con el requisito de temporalidad.

Los servidores públicos con más de seis meses consecutivos de servicio tendrán derecho a disfrutar de veinte días hábiles de vacaciones al año. Estos días de vacaciones corresponden a los días de suspensión de labores que estableció el Pleno en el Acuerdo mediante el cual la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil dieciséis, publicado en el Diario Oficial de la Federación el diecisiete de diciembre de dos mil quince.

Si por las necesidades del servicio los servidores públicos no disfrutaren de los días de vacaciones en el ejercicio de que se trate, podrán disfrutarlos con posterioridad, una vez que cesen las causas que lo impidieron, sujetándose en su caso a la autorización del jefe inmediato.

Los días de vacaciones no disfrutados no deberán compensarse con percepción económica alguna; y

- III. Un aguinaldo anual**, que recibirán los servidores públicos por un monto equivalente a cuarenta días de salario cuando menos, que deberá cubrirse en un cincuenta por ciento antes del quince de diciembre y el cincuenta por ciento restante a más tardar el quince de enero de dos mil diecisiete, en los términos de las disposiciones que correspondan.

Artículo 18.- Cuando algún servidor público fallezca, los familiares o quienes se hagan cargo de los gastos de inhumación, recibirán hasta el importe de cuatro meses de las percepciones ordinarias por concepto de sueldos y salarios que estuviere percibiendo en la fecha del deceso.

Artículo 19.- La gratificación de fin de año con base en la compensación garantizada, se otorgará a los servidores públicos de mando y enlace hasta por un monto equivalente a cuarenta días de salario, en la forma y términos que establezca el Pleno.

Artículo 20.- Los seguros se otorgan con el fin de coadyuvar a la estabilidad económica, seguridad y bienestar de los servidores públicos.

Las condiciones que de manera general se encuentran establecidas en los seguros de personas, que otorga como una prestación la COFECE a los servidores públicos, aplican a la totalidad de los integrantes de la colectividad o del grupo asegurado.

Artículo 21.- El seguro de vida institucional tiene por objeto cubrir únicamente los siniestros por fallecimiento o por incapacidad total, invalidez o incapacidad permanente total, de conformidad con las disposiciones aplicables.

La suma asegurada básica será el equivalente a cuarenta meses de percepción ordinaria bruta mensual y la prima correspondiente será cubierta por la COFECE.

La suma asegurada básica podrá incrementarse por voluntad expresa del servidor público y con cargo a su percepción, mediante descuento en nómina. Las opciones para incremento de la suma asegurada serán de 34, 51 o 68 meses de percepción ordinaria bruta mensual.

Aquellos servidores públicos que con motivo de incapacidad total, invalidez o incapacidad permanente total, hayan cobrado la suma asegurada correspondiente y se reincorporen a laborar en la Comisión, sólo serán sujetos del otorgamiento del seguro de vida institucional con una cobertura por fallecimiento, sin el beneficio de la incapacidad total, invalidez o incapacidad permanente total.

Los contratos o las pólizas del seguro de vida institucional con beneficios adicionales sólo podrán considerar incapacidad total, invalidez o incapacidad permanente total.

Artículo 22.- El seguro colectivo de retiro se otorga en favor de los servidores públicos que causen baja de la Comisión y se ubiquen en los años de edad y de cotización al Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, con el propósito de hacer frente a las contingencias inherentes a la separación del servicio público.

Para el otorgamiento de esta prestación, el pago de la prima correrá a cargo del servidor público en un cincuenta por ciento y el otro cincuenta por ciento por parte de la COFECE.

Cuando por el comportamiento de la siniestralidad se requiera modificar los porcentajes antes señalados, corresponderá a la DGA realizar los trámites necesarios para su ajuste.

En el caso de los servidores públicos que opten por el sistema de pensiones basado en cuentas individuales a que se refiere la Ley del ISSSTE, la suma asegurada se otorgará conforme a lo establecido en el **Anexo 3** del Manual.

En el supuesto de los servidores públicos que opten por el sistema de pensiones previsto en el artículo décimo transitorio del Decreto por el que se expide la Ley del ISSSTE, la suma asegurada se otorgará conforme a lo establecido en el Anexo 4 del presente Manual.

Artículo 23.- En caso de contar con suficiencia presupuestal, se podrá otorgar un seguro de responsabilidad patrimonial y asistencia legal a los servidores públicos de la COFECE que por la naturaleza de sus funciones lo requieran, conforme lo determine el Titular de cada Unidad Administrativa.

Artículo 24.- El seguro de gastos médicos mayores cubre a los servidores públicos de mando y de enlace, así como a su cónyuge e hijos menores de 26 años o, en su caso, su concubina o concubinario o pareja del mismo sexo, en términos de las disposiciones aplicables, ante la eventualidad de un accidente o enfermedad que requiera tratamiento médico, cirugía u hospitalización.

La suma asegurada básica de acuerdo con el Anexo 5 del Manual, se determinará conforme a lo que establezca el contrato respectivo, dependiendo del puesto que ocupe el servidor público, cuya prima, así como las de su cónyuge e hijos o, en su caso, su concubina o concubinario o pareja del mismo sexo, en términos de las disposiciones aplicables, son cubiertas por la COFECE.

El servidor público puede voluntariamente, con cargo a sus percepciones, incrementar la suma asegurada hasta por el monto que señalen en el contrato respectivo y conforme a las disposiciones aplicables en la materia.

Adicionalmente, podrá hacer extensiva la suma asegurada básica y, en su caso, la suma asegurada potenciada, a que se refiere el párrafo anterior para proteger a sus ascendientes en primer grado; en ambos casos, el servidor público deberá pagar la prima correspondiente mediante descuento vía nómina que le aplique la COFECE.

Artículo 25.- El seguro de separación individualizado es un beneficio del seguro de vida correspondiente, el cual tiene como finalidad fomentar el ahorro de los servidores públicos de mando y de enlace y proporcionarles seguridad económica en situaciones contingentes, en el momento de su retiro por haber causado baja en la COFECE, o en el lapso en que se reincorpore al mercado laboral, ante la eventualidad de su separación del servicio público.

La COFECE cubrirá un monto equivalente al dos, cuatro, cinco o diez por ciento de la percepción ordinaria bruta, por concepto de sueldos y salarios, del servidor público que se incorpore al mismo, según corresponda, en función de la aportación ordinaria que éste haga de acuerdo a su elección. El monto cubierto por la Comisión formará parte de la remuneración del respectivo servidor público, a partir de que dicho monto sea depositado en la institución de seguros que corresponda. Asimismo, el servidor público podrá aportar recursos adicionales para incrementar la suma asegurada en los términos establecidos en la póliza correspondiente, por los cuales la COFECE no aportará cantidad alguna.

La COFECE podrá determinar el procedimiento para cambiar la administración de este seguro a un esquema de cuentas individuales por servidor público.

Artículo 26.- La ayuda para despensa consiste en el otorgamiento de \$365.00 (trescientos sesenta y cinco pesos 00/100 M.N.) mensuales al personal operativo y de \$77.00 (setenta y siete pesos 00/100 M.N.) mensuales al personal de mando y de enlace.

Artículo 27.- En el caso de las prestaciones al personal operativo, se incluirán los siguientes conceptos:

- I. Previsión social;
- II. Ayuda de servicios, y
- III. Compensación por desarrollo y capacitación.

Artículo 28.- Los servidores públicos que ocupen un puesto comprendido en la categoría de puesto DG1 al CP1, podrán optar por un apoyo económico para cubrir los gastos de mantenimiento, combustible, lubricantes, seguros y depreciación del vehículo que sea de su propiedad y utilice en el desempeño de sus funciones, siempre y cuando no cuenten con vehículos asignados por la COFECE como apoyo para el desarrollo de las funciones o actividades institucionales que tiene encomendadas.

El otorgamiento del apoyo económico estará sujeto a que la COFECE cuente con disponibilidad presupuestaria en el capítulo 1000, Servicios Personales del Clasificador por Objeto de gasto correspondiente, y se aplicará una vez que sea autorizado por la DGA.

En ningún caso el apoyo económico podrá otorgarse retroactivamente a la fecha en que el servidor público presente su solicitud.

El servidor público que opte por recibir el apoyo económico deberá presentar ante la DGA, la documentación siguiente:

- I. Solicitud firmada, y
- II. Documentación que acredite la legal propiedad del vehículo, expedida o endosada a nombre del servidor público solicitante.

Artículo 29.- El monto total neto del apoyo económico se integra por los siguientes conceptos:

- I. **Depreciación:** se podrá cubrir hasta un 75 por ciento del valor del vehículo, según el grupo jerárquico al que pertenezca el servidor público, durante 36 meses.

La cuota por concepto de depreciación mensual del vehículo se calculará conforme a la siguiente fórmula:

$$\text{Depreciación mensual del vehículo} = (A \times 0.75)/36$$

Donde:

A = Valor del vehículo en la Factura o Carta Factura, Guía EBC para Comerciantes de Automóviles y Camiones y Aseguradores de la República Mexicana (Libro Azul) antes de impuestos, vigente al momento de que el servidor público presente la solicitud.

La cuota que se otorgue por concepto de depreciación del vehículo para aquéllos cuyo modelo sea igual al del año en que se solicite, se calculará tomando como referencia el valor en moneda nacional del vehículo establecido en la Factura o Carta Factura, antes de impuestos. Para vehículos de modelos anteriores, se tomará el valor comercial antes de impuestos establecido en el Libro Azul del mes en que se autorice la solicitud correspondiente.

La cuota por concepto de depreciación del vehículo tendrá como límites máximos, los establecidos para el valor de los vehículos de acuerdo con el grupo jerárquico al que pertenezca el servidor público, de conformidad con la tabla siguiente.

Categoría de puesto	Precio Máximo del Vehículo en pesos
DG1	142,000
TU1 hasta CP1	180,000

En caso de que el vehículo tenga un valor menor al monto máximo fijado, la COFECE tomará dicho valor como base para el cálculo correspondiente, y procederá al ajuste proporcional de la cuota de depreciación del vehículo.

En caso de que el valor del vehículo rebase el límite máximo establecido, se tomará este último para el cálculo respectivo, y

- II. Cuota fija mensual:** la que corresponda para apoyo del mantenimiento, combustible, lubricantes y seguros.

El monto total neto que se otorgará a los servidores públicos por concepto del apoyo económico, se cubrirá por la COFECE con recursos de su presupuesto autorizado, mediante reembolso mensual vía nómina, que podrá ser pagado en dos exhibiciones quincenales, adicionando al pago correspondiente el monto determinado por la Ley del Impuesto Sobre la Renta, con cargo a la partida 15901 "Otras Prestaciones" del Clasificador por Objeto del Gasto correspondiente. Los límites máximos de monto total neto se desglosan en la siguiente tabla.

Categoría de puesto	Tope máximo por concepto de depreciación mensual, en pesos	Cuota fija mensual, en pesos (Gastos)			Monto máximo de reembolso mensual neto, en pesos (depreciación + gastos)
DG1	2,958	+	2,958	=	5,916
TU1 y CM1	3,750		3,750		7,500
CP1	5,400		5,400		10,800

Los servidores públicos podrán solicitar que el apoyo económico que vienen recibiendo se les sustituya para otro vehículo que acrediten sea de su propiedad y que pretendan utilizarlo en el desempeño de sus funciones, en cuyo caso el apoyo se calcula de acuerdo al precio del nuevo vehículo.

Al término de los 36 meses base para el cálculo de la depreciación mensual, podrán solicitar que el apoyo por este concepto les sea sustituido para otro vehículo que acrediten sea de su propiedad y que pretendan utilizarlo en el desempeño de sus funciones o, en su caso, continuar con la cuota fija mensual de gasolina y mantenimiento únicamente.

Los servidores públicos que reciban el apoyo económico estarán obligados a informar al Director General de Administración cuando el vehículo por el cual reciben dicha prestación, deje de ser de su propiedad.

Artículo 30.- El apoyo económico se suspenderá o cancelará, según proceda, cuando el servidor público:

- I. No acredite ante la DGA, que el vehículo por el cual recibe el apoyo económico continúa siendo de su propiedad;
- II. Cause baja de la COFECE, u
- III. Obtenga licencia, con o sin goce de sueldo, durante el tiempo que dure ésta.

A efecto de que la COFECE esté en posibilidad de otorgar el apoyo económico, llevará a cabo durante el presente ejercicio fiscal las adecuaciones presupuestarias correspondientes, sin que ello implique efectuar ampliaciones líquidas por dicho concepto. Para los ejercicios fiscales subsecuentes, deberán realizar las previsiones presupuestarias pertinentes.

Percepciones extraordinarias

Artículo 31.- El Pleno podrá autorizar el otorgamiento de percepciones extraordinarias por concepto de estímulos al desempeño destacado o reconocimientos a la antigüedad o incentivos similares, a favor de los servidores públicos.

Para el otorgamiento de las percepciones extraordinarias por concepto de estímulos al desempeño destacado o reconocimientos, por antigüedad o incentivos similares, se requerirá contar con disponibilidad presupuestal y con la autorización del Pleno.

Artículo 32.- La Comisión otorgará mensualmente a los servidores públicos de la Comisión vales de despensa, por un monto de \$1,200.00 (un mil doscientos pesos 00/100 M.N.), con el fin de coadyuvar al bienestar de las familias de dichos servidores públicos.

Artículo 33.- La Comisión otorgará prestaciones adicionales conforme a lo establecido en el Anexo 6 del presente Manual.

Artículo 34.- La Comisión, en caso de contar con la disponibilidad presupuestaria, podrá otorgar un estímulo económico extraordinario por el cumplimiento de los objetivos definidos en el Programa Anual de Trabajo 2016 de la Comisión. El monto del estímulo será determinado por el Pleno.

Artículo 35.- Los servidores públicos podrán gozar del apoyo parcial o total de servicio de comedor y de estacionamiento en las proximidades de las instalaciones de la Comisión, mediante la dotación de vales, o mediante la celebración de convenios con establecimientos, de acuerdo a la disponibilidad presupuestal.

Medida de Fin de Año

Artículo 36.- Como medida de fin de año, la COFECE otorgará vales de despensa a los servidores públicos de nivel Operativo.

La medida de fin de año se otorgará a los servidores públicos en los términos del acuerdo, que para tal fin emita el Pleno, siempre y cuando se cuente con la disponibilidad presupuestaria en la partida de gasto correspondiente.

La medida de fin de año se deberá entregar en una sola exhibición a más tardar el treinta y uno de diciembre de dos mil dieciséis.

Transparencia

Artículo 37.- La información de cada uno de los niveles salariales relativa a las percepciones ordinarias y extraordinarias, tanto en numerario como en especie, autorizadas de conformidad con el Manual y sus disposiciones específicas, deberá sujetarse a lo dispuesto en la normativa de Transparencia y demás disposiciones aplicables en la materia.

Artículo 38.- La Comisión deberá publicar en el portal de transparencia correspondiente el inventario de plazas o plantilla de plazas indicando los puestos y los niveles salariales autorizados que cuenten con plaza presupuestaria, de conformidad con la estructura ocupacional autorizada.

Artículo 39.- Las remuneraciones y el Tabulador de sueldos y salarios que correspondan a cada nivel salarial serán públicos y deberán especificar y diferenciar la totalidad de sus elementos fijos y variables tanto en numerario como en especie.

Interpretación

Artículo 40.- La Comisión, a través de la DGA, en términos de las disposiciones aplicables, interpretará para efectos administrativos el Manual, y resolverá los casos no previstos en el mismo.

Artículo 41.- Corresponderá a la DGA y a la Contraloría Interna la vigilancia del cumplimiento del Manual.

Transitorios

Primero.- El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo.- Se abroga el Acuerdo por el que se emite el Manual que regula las remuneraciones de los servidores públicos, y por el que se aprueba la Estructura Ocupacional de la Comisión Federal de Competencia Económica, publicado el veintiséis de febrero de dos mil quince, en el Diario Oficial de la Federación.

Tercero.- La estructura ocupacional, el tabulador de sueldos y salarios, así como las demás prestaciones y percepciones contenidos en el Manual, se regirán por las siguientes reglas de aplicación:

- I. La vigencia de aplicación corresponde a partir del primero de enero del dos mil dieciséis, y
- II. El aguinaldo y la gratificación de fin de año que corresponda a los servidores públicos, se sujetarán a los términos que para tal efecto se autoricen conforme a la normatividad aplicable y estará sujeto a la disponibilidad presupuestal.

Cuarto.- A partir de la publicación del presente Acuerdo quedan sin efecto todas las disposiciones administrativas que se opongan al mismo.

Quinto.- Para efectos de lo dispuesto en el artículo 32 de las Disposiciones Generales y Políticas de Recursos Humanos de la Comisión Federal de Competencia Económica, el ingreso con el grado y serie más bajo se aplicará en la categoría que corresponda al Tabulador de sueldos y salarios aprobado en el presente Acuerdo.

Sexto.- Todas las referencias al tabulador que se hacen en las Disposiciones Generales y Políticas de Recursos Humanos de la Comisión Federal de Competencia Económica, se entenderán hechas al Tabulador de sueldos y salarios contenido en el Anexo 2 de este Acuerdo.

Así lo acordó y firma el Pleno de la COFECE, por unanimidad de votos, en sesión del once de febrero de dos mil dieciséis; con fundamento en los artículos citados a lo largo del presente acuerdo y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 28, párrafos décimo cuarto y vigésimo, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Lo anterior, ante la fe del Secretario Técnico, quien actúa con fundamento en los artículos 4, fracción IV, 18 y 20 fracciones XXVI, XXVII y LVI, del Estatuto Orgánico de la COFECE.

La Presidente, **Alejandra Palacios Prieto.-** Rúbrica.- Los Comisionados: **Jesús Ignacio Navarro Zermeno, Martín Moguel Gloria, Benjamín Contreras Astiazarán, Alejandro Ildelfonso Castañeda Sabido, Francisco Javier Núñez Melgoza, Eduardo Martínez Chombo.-** Rúbricas.- El Secretario Técnico, **Sergio López Rodríguez.-** Rúbrica.

ESTRUCTURA OCUPACIONAL

UNIDAD ADMINISTRATIVA	TOTAL DE PLAZAS ADSCRITAS POR UNIDAD ADMINISTRATIVA																																															
	CPI	CM1	TU1	DG1	AaE5	AaC3	AmD4	AmA1	AME5	AbA1	DaE5	DaD4	Dac3	DmD4	DmA1	DnE5	DnA1	SmE5	SmD4	SmC3	SmB2	SmA1	ShE5	ShC3	ShA1	JmD4	JmB2	JmA1	JnE5	JnC3	JnA1	EaE5	EaD4	EaC3	EaB2	EaA1	EdE5	EdA1	POE5	POD4	POC3	POB2	POA1	POF5	Total			
Presidencia	1									1									1											1	1	1						1									7	
Unidad de Planeación, Vinculación y Asuntos Internacionales			1				1	2	1					3		2	1	3		1		2	3		2					3	1	1			1													28
Dirección General de Planeación y Evaluación				1					1					3						1	1			2												1			1								11	
Dirección General de Promoción a la Competencia				1								1		1		1				1	1			1					2									1				1						11
Dirección General de Administración				1			3			1		1		1	2	2	1		1		13	2	2	1			1	2	1	3	3	2	1	1	2	2	6			8								63
Pleno 1		1				1				1									1			1												2													7	
Pleno 2		1				1	1												1																1	1											6	
Pleno 3		1				1			1												1						1										2										7	
Pleno 4		1							2										1	1	1										1												1	1			9	
Pleno 5		1							1					1		1								3							1																8	
Pleno 6		1					1					1											2	1							1						2										9	
Dirección General de Asuntos Contenciosos				1			1		1							3	3	1		2			4							1				1								1					19	
Secretaría Técnica			1		1		1					1					3			1		1					1					4							5			1					20	
Dirección General de Asuntos Jurídicos				1		1			2		1	4		1		1					1	1	3	1										1	1	1	1			1	1	1						24
Dirección General de Concentraciones				1	1		3				1			3		5	1				3	2		2									1							1	1							25
Dirección General de Estudios Económicos				1			2		1					1		4					1	1	1											1	1													14
Autoridad Investigadora			1				1		1					1							1		3	1					1					1			1		4									16
Dirección General de Investigaciones de Prácticas Monopólicas Absolutas				1					1		2	1		2							5		7	6										1	6		1		1									34
Dirección General de Investigaciones de Mercado				1			1				1			1		4	3				1		3	4						1	1						4		1									26
Dirección General de Mercados Regulados				1					1			2	1		2					1	3		1	3				4			1					2	2											24
Dirección General de Inteligencia de Mercados				1					1			2	1		1						3		2	3										1	2	2						1						20
Oficina de Coordinación				1			1						1	1				1			1			1				1							2								1					11
Contraloría Interna			1						1					1							1		2							2									1	1								10
TOTAL	1	6	4	12	2	4	16	2	15	3	5	9	4	22	3	26	12	5	1	6	19	29	10	32	27	1	4	6	10	12	10	2	3	13	17	13	8	1	23	3	3	2	2	1			409	

Estructura ocupacional por conceptos de pago de aportaciones de seguridad social

[illegible]

ANEXO 1 B**CUADRO DE PLAZAS DE ESTRUCTURA VACANTES Y CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES POR HONORARIOS**

Categoría	No. de Plazas	Plazas Ocupadas	Plazas Vacantes
CP1	1	1	0
CM1	6	6	0
TU1	4	3	1
DG1	12	12	0
AaE5	2	2	0
AaC3	4	4	0
AmD4	16	14	2
AmA1	2	2	0
AbE5	15	14	1
AbA1	3	3	0
DaE5	5	5	0
DaD4	9	9	0
DaC3	4	4	0
DmD4	22	20	2
DmA1	3	0	3
DbE5	26	24	2
DbA1	12	9	3
SmE5	5	5	0
SmD4	1	1	0
SmC3	6	5	1
SmB2	19	19	0
SmA1	29	29	0
SbE5	10	8	2
SbC3	32	30	2
SbA1	27	25	2
JmD4	1	1	0
JmB2	4	4	0
JmA1	6	4	2
JbE5	10	10	0
JbC3	12	12	0
JbA1	10	7	3
EaE5	2	2	0
EaD4	3	3	0
EaC3	13	13	0
EaB2	17	17	0
EaA1	13	12	1
EbE5	8	7	1
EbA1	1	1	0
POE5	23	23	0
POD4	3	3	0
POC3	3	3	0
POB2	2	2	0
POA1	2	1	1
POFE5	1	1	0
TOTAL	409	380	29

Contratos de prestación de servicios profesionales por honorarios.

No. Contratos	Celebrados
1	1

TABULADOR COFECE 2016

GRUPO	CATEGORIA	SUELDO BASE	COMPENSACIÓN GARANTIZADA	TOTAL PERCEPCIÓN	SUELDO BASE	COMPENSACIÓN GARANTIZADA	TOTAL PERCEPCIÓN	SUELDO BASE	COMPENSACIÓN GARANTIZADA	TOTAL PERCEPCIÓN	SUELDO BASE	COMPENSACIÓN GARANTIZADA	TOTAL PERCEPCIÓN	SUELDO BASE	COMPENSACIÓN GARANTIZADA	TOTAL PERCEPCIÓN
		MANDO SUPERIOR														
COMISIONADA PRESIDENTA	CP1	24,400.86	182,095.20	206,496.06												
COMISIONADO	CM1	24,400.86	181,377.94	205,778.81												
JEFE DE UNIDAD	TU1	18,812.58	185,756.97	204,569.55												
DIRECTOR GENERAL	DG1	18,812.58	164,620.78	183,433.36												
		MANDO MEDIO														
		GRADO Y SERIE														
		A1			B2			C3			D4			E5		
DIRECTORES GENERALES ADJUNTOS	A "a"	17,831.61	112,467.16	130,298.77	17,826.35	118,335.87	136,162.22	17,223.53	122,165.86	139,389.39	16,584.29	133,259.30	149,843.59	17,223.53	143,074.27	160,297.80
	A "m"	15,968.77	93,645.56	109,614.33	15,968.77	97,334.51	113,303.28	15,968.77	101,866.64	117,835.41	15,968.77	105,239.39	121,208.16	15,968.77	110,693.75	126,662.52
	A "b"	15,968.77	75,682.01	91,650.78	15,968.77	79,504.67	95,473.44	15,968.77	82,555.82	98,524.59	16,584.29	86,049.64	102,633.94	16,584.29	88,814.10	105,398.40
DIRECTORES DE ÁREA	D "a"	12,327.19	64,406.83	76,734.02	10,525.52	69,661.52	80,187.05	10,525.52	72,865.79	83,391.32	12,327.19	71,764.89	84,092.08	15,376.09	86,375.32	101,751.41
	D "m"	8,704.35	53,586.07	62,290.42	8,704.35	54,832.63	63,536.98	10,525.52	57,059.59	67,585.11	8,704.35	61,372.38	70,076.73	10,525.52	62,704.66	73,230.18
	D "b"	8,704.35	42,487.65	51,192.00	8,704.35	44,622.82	53,327.17	8,704.35	46,838.97	55,543.32	8,704.35	49,155.62	57,859.97	10,525.52	49,369.12	59,894.64
SUBDIRECTORES DE ÁREA	S "a"	8,704.35	42,659.32	51,363.67	8,704.35	42,929.22	51,633.57	8,704.35	43,200.05	51,904.40	8,704.35	43,500.00	52,204.35	8,704.35	43,800.00	52,504.35
	S "m"	8,490.85	27,296.03	35,786.88	8,490.85	33,737.68	42,228.53	8,704.34	33,882.05	42,586.39	8,490.85	38,354.19	46,845.04	8,704.35	42,399.33	51,103.68
	S "b"	7,593.06	19,355.92	26,948.98	7,881.24	20,886.79	28,768.04	8,490.85	22,096.26	30,587.10	8,180.37	24,624.29	32,804.66	8,180.37	26,841.85	35,022.22
JEFE DE DEPARTAMENTO	J "a"	8,180.37	24,377.52	32,557.89	8,180.37	24,651.85	32,832.22	8,180.37	24,923.12	33,103.49	8,180.37	25,093.22	33,273.59	8,180.37	25,333.92	33,514.29
	J "m"	7,881.24	17,412.97	25,294.21	7,593.06	19,355.92	26,948.98	7,881.24	20,954.16	28,835.41	7,881.24	22,840.59	30,721.84	8,180.37	24,077.56	32,257.93
	J "b"	7,315.40	10,874.40	18,189.80	7,315.40	12,147.68	19,463.08	7,315.40	13,420.96	20,736.36	7,315.40	14,872.51	22,187.91	7,593.06	16,046.40	23,639.45
		PERSONAL DE ENLACE														
ENLACE DE ALTA RESPONSABILIDAD	E "a"	7,047.90	8,208.60	15,256.51	6,541.90	9,666.21	16,208.11	6,541.90	10,668.67	17,210.58	6,790.19	11,477.12	18,267.31	7,047.90	11,631.43	18,679.33
ENLACE DE APOYO	E "m"	6,302.68	5,548.43	11,851.11	6,302.68	6,112.76	12,415.44	6,302.68	6,795.61	13,098.29	6,302.68	7,478.46	13,781.14	6,302.68	7,778.15	14,080.83
ENLACE	E "b"	6,302.68	2,076.44	8,379.12	6,302.68	2,639.96	8,942.64	6,302.68	3,203.46	9,506.15	6,302.68	4,093.77	10,396.46	6,302.68	4,984.09	11,286.77
		PERSONAL OPERATIVO														
PERSONAL OPERATIVO	PO	7,136.33	843.53	7,979.86	7,162.20	1,433.48	8,595.68	7,239.83	1,987.20	9,227.03	7,524.45	2,054.48	9,578.93	7,550.33	2,106.23	9,656.56
														PO "F"		
														6,903.45	538.20	7,441.65

Anexo 3**Sumas aseguradas del Seguro de Retiro para los trabajadores que eligieron el sistema de pensiones basado en cuentas individuales para el año 2016**

Para recibir la suma asegurada equivalente al 100%, es decir \$25,000.00 pesos, los trabajadores deberán cumplir con los requisitos establecidos para el cobro del seguro de retiro (de acuerdo con la póliza o contrato respectivo, según corresponda). Así como presentar original (para su cotejo), y copia simple de la Resolución de Pensión emitida por el instituto (concesión de pensión), y copia simple del documento en el que el servidor público acredite el régimen de retiro elegido (cuenta individual).

Anexo 4**Sumas aseguradas del Seguro de Retiro para los trabajadores que eligieron el sistema de pensiones establecido en el artículo Décimo Transitorio de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado para el año 2016**

Los trabajadores que hubieren cotizado 30 años o más y tengan una edad mínima de 53 años, y las trabajadoras que hubieran cotizado 28 años o más y tengan una edad mínima de 51 años, tendrán derecho a una suma asegurada equivalente a \$25,000.00 pesos.

Los trabajadores que cumplan 58 años de edad o más y 15 años o más de cotización al Instituto, tendrán derecho a una suma asegurada de acuerdo a la siguiente tabla:

Años de servicio y cotización al Instituto	Suma Asegurada (Pesos)
15	\$12,500.00
16	\$13,125.00
17	\$13,750.00
18	\$14,375.00
19	\$15,000.00
20	\$15,625.00
21	\$16,250.00
22	\$16,875.00
23	\$17,500.00
24	\$18,125.00
25	\$18,750.00
26	\$20,000.00
27	\$21,250.00
28	\$22,500.00
29	\$23,750.00

Los trabajadores que se separen voluntariamente del servicio a los 63 años de edad o más y hayan cotizado al Instituto por un mínimo de 10 años, tendrán derecho a una suma asegurada de acuerdo a la siguiente tabla:

Edad	Suma Asegurada
	(Pesos)
63	\$11,500.00
64	\$12,000.00
65 o más	\$12,500.00

Anexo 5

Seguros de Personas

Seguro	Descripción	Personal operativo	Personal de mando y enlace
De vida	Suma asegurada básica de 40 meses de la percepción ordinaria bruta mensual.	Todos los niveles	EbA1 hasta CP1
De retiro	Pago único de \$12,500.00 pesos y hasta \$25,000.00 pesos, de acuerdo a los años de edad y cotización del servidor público	Todos los niveles	EbA1 hasta CP1
De responsabilidad patrimonial y asistencia legal	Sujeto a lo convenido en el contrato respectivo		EbA1 hasta EC5
De gastos médicos mayores	Suma asegurada básica conforme al porcentaje y la unidad de medida que se establezca en el contrato respectivo, para servidores públicos, cónyuges e hijos menores de 26 años, y de acuerdo con el nivel del puesto según se indica:		Todos los niveles desde EbA1 hasta CP1,
De separación individualizado	La Comisión Federal de Competencia Económica cubrirá un monto equivalente al 2%, 4%, 5% o 10% de la percepción ordinaria del servidor público que se incorpore al mismo según corresponda, por concepto de aportación ordinaria que éste elija		EbA1 hasta CP1

Anexo 6

Prestaciones adicionales

No.	Concepto	Objetivo	Sujetos	Monto en pesos	Periodicidad	Forma de pago										
1	Vales de provisión	Compensar parcialmente al personal operativo y de enlace, del gasto en el que incurre por concepto de provisiones, dado el alto costo de vida de la zona en la que están ubicadas las instalaciones de la Comisión. Ello, derivado del horario discontinuo que aplica a la COFECE	Servidores Públicos operativos y de Enlace	360.00	Mensual	Vales de Provisión (dos exhibiciones quincenales)										
2	Estímulo al personal	Resarcir al personal operativo de algunos gastos derivados de la ubicación de las instalaciones de la COFECE.	Servidores Públicos operativos	<table><tr><td>Categoría</td><td>Importe</td></tr><tr><td>POFE5 y POA1</td><td>300.00</td></tr><tr><td>POB2</td><td>430.00</td></tr><tr><td>POC3</td><td>460.00</td></tr><tr><td>POD4 y POE5</td><td>500.00</td></tr></table>	Categoría	Importe	POFE5 y POA1	300.00	POB2	430.00	POC3	460.00	POD4 y POE5	500.00	Mensual	Efectivo (una exhibición)
Categoría	Importe															
POFE5 y POA1	300.00															
POB2	430.00															
POC3	460.00															
POD4 y POE5	500.00															
3	Ayuda para útiles escolares	Apoyar la economía de los servidores públicos operativos, en gastos derivados del inicio del ciclo escolar	Servidores Públicos operativos	3,300.00 netos	Anual	Efectivo (una exhibición), de conformidad con la disponibilidad presupuestaria.										

ACUERDO por el que se emiten los Lineamientos de Austeridad de la gestión de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE).

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.- Pleno.- Acuerdo CFCE-042-2016.- Acuerdo DARF-01-2016.

ACUERDO POR EL QUE SE EMITEN LOS LINEAMIENTOS DE AUSTERIDAD DE LA GESTIÓN DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA (COFECE)

Ciudad de México a once de febrero de dos mil dieciséis.- Integrado el Órgano de Gobierno (Pleno) en la sede de esta Comisión Federal de Competencia Económica (Comisión) en sesión celebrada el mismo día.- La Comisionada Presidente, Alejandra Palacios Prieto, y los Comisionados: Alejandro Ildelfonso Castañeda Sabido, Benjamín Contreras Astiazarán, Eduardo Martínez Chombo, Martín Moguel Gloria, Jesús Ignacio Navarro Zermeño y Francisco Javier Núñez Melgoza, manifiestan su conformidad para la emisión del presente acuerdo, en atención a los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El once de junio de dos mil trece, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el “Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 6o., 7o., 27, 28, 73, 78, 94 y 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de telecomunicaciones”; por medio del cual se crea un nuevo Órgano Constitucional Autónomo denominado Comisión Federal de Competencia Económica, en lo sucesivo Comisión;
2. El veintitrés de mayo de dos mil catorce se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley Federal de Competencia Económica, misma que en el artículo 10 reconoce la naturaleza de la Comisión como Órgano Autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que ejerce su presupuesto de forma autónoma, y
3. El ocho de julio de dos mil catorce se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Estatuto Orgánico de la Comisión (Estatuto).

En virtud de lo anterior, y en atención a los siguientes:

CONSIDERANDOS

Primero. Que la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH) establece en sus artículos 2, fracción XV, 3, segundo párrafo, 4, fracción III, y último párrafo, y 5, fracción I, que las personas de derecho público de carácter federal con autonomía en el ejercicio de sus funciones y en su administración, creadas por disposición expresa en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ejercerán sus presupuestos observando lo dispuesto en esa Ley, sin sujetarse a las disposiciones generales emitidas por las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de la Función Pública y que dicho ejercicio se realizará con base en los principios de eficiencia, eficacia y transparencia;

Segundo. Que el artículo 3, segundo párrafo, del ordenamiento referido en el párrafo anterior establece que las unidades de administración de los entes autónomos podrán establecer disposiciones generales para dar correcta aplicación a lo dispuesto en esa Ley;

Tercero. Que el artículo 20, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica, señala que corresponde al Presidente de la Comisión dirigir y administrar, entre otros, los recursos financieros y materiales de dicha Comisión, e informar al Pleno sobre la marcha de la administración, en los términos que determine el Estatuto. Asimismo, los artículos 23, 24, fracciones IV y VI, 38, fracción II, del Estatuto, faculta a la Dirección General de Administración, con el apoyo de las áreas a su cargo, para autorizar y coordinar el ejercicio del presupuesto asignado, así como para vigilar su cumplimiento, procurando la eficiencia del gasto;

Cuarto. Que conforme a lo señalado en el artículo 61 de la LFPRH, la Comisión deberá tomar medidas para racionalizar el gasto destinado a actividades administrativas y de apoyo sin afectar el cumplimiento de los objetivos establecidos para la Comisión;

Quinto. Que el último párrafo del artículo 16 del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2016, establece que la Comisión deberá implantar las medidas respecto a la reducción del gasto destinado a las actividades administrativas y de apoyo y del presupuesto regularizable de servicios personales, para lo cual publicará en el Diario Oficial de la Federación, a más tardar el último día hábil del mes de febrero, los respectivos lineamientos y el monto correspondiente a la meta de ahorro, y

Sexto. Que el artículo 12, fracción XXII, del Estatuto, establece que corresponde al Presidente de la Comisión proponer al Pleno, para su aprobación, las políticas en materia de recursos humanos, materiales, financieros, de servicios generales y de tecnologías de la información de la Comisión.

Por lo anteriormente expuesto, el Pleno de esta Comisión:

ACUERDA

Único.- Emitir los siguientes:

LINEAMIENTOS DE AUSTERIDAD DE LA GESTIÓN DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA PARA EL EJERCICIO 2016 (LINEAMIENTOS)

Artículo 1. Los presentes Lineamientos serán de observancia general y obligatoria para las Unidades Responsables de la Comisión y tienen por objeto establecer las medidas de ahorro al interior de la Comisión para dar correcta aplicación a lo dispuesto en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, y alcanzar un ahorro total de \$3'000,000.00 (tres millones de pesos 00/100 M.N.), que se aplicarán en los rubros de servicios personales, materiales y suministros, y servicios generales, sin afectar el cumplimiento de los objetivos establecidos para la Comisión.

Artículo 2. Para efectos de los presentes Lineamientos, se entenderá por:

Comisión o Cofece: Comisión Federal de Competencia Económica;

DGA: Dirección General de Administración de la Comisión;

DGAPF: Dirección General Adjunta de Presupuesto y Finanzas de la Comisión;

DGARMaYS: Dirección General Adjunta de Recursos Materiales, Adquisiciones y Servicios de la Comisión;

DGATIC: La Dirección General Adjunta de Tecnologías de Información y Comunicaciones de la Comisión;

Estatuto: Estatuto Orgánico de la Comisión;

Lineamientos: Lineamientos de Austeridad de la gestión de la Comisión para el Ejercicio 2016;

Políticas en Materia de Adquisiciones: Políticas Generales en Materia de Recursos Materiales para las Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios de la Comisión;

PEF 2016: Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2016;

Pleno: Órgano de Gobierno de la Comisión;

Unidades Responsables: Las Áreas que integran la Comisión: 100 Presidencia, 200 Pleno, 500 Contraloría Interna, 600 Autoridad Investigadora y 700 Secretaría Técnica, encargadas de desempeñar las funciones que coadyuvan al cumplimiento de la misión, visión y objetivos de la Comisión.

Artículo 3. La DGAPF debe vigilar que las erogaciones que realicen se apeguen a la legalidad y al presupuesto autorizado y se lleven a cabo conforme a los Lineamientos.

Servicios Personales

Artículo 4. Los sueldos y salarios, las prestaciones económicas o en especie, deberán ajustarse a lo establecido en el Manual que Regula las Remuneraciones de los Servidores Públicos y por el que se aprueba la Estructura Orgánica de la Comisión Federal de Competencia Económica, aprobado por el Pleno de la Comisión en sesión del 11 de febrero de 2016.

Artículo 5. Los incrementos a las percepciones del personal operativo, mando medio y superior de la Comisión, serán en apego a las Disposiciones generales y políticas de recursos humanos de la Comisión Federal de Competencia Económica y adecuaciones presupuestarias compensadas, las que en ningún caso incrementarán el presupuesto regularizable para servicios personales del ejercicio 2016 y en apego a lo establecido en el Manual citado en el artículo anterior.

Artículo 6. Se privilegiará la contratación de pólizas de seguros sobre el personal para gastos médicos mayores a través de los Procesos de Licitación, coordinados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Materiales, Suministros y Servicios

Artículo 7. En el rubro de Materiales, Suministros y Servicios, se procurará la contratación consolidada incluyendo telefonía, mantenimientos de bienes muebles e inmuebles, fotocopiado, vigilancia, boletos de avión, vales de despensa, medicamentos, seguros sobre personas y bienes, entre otros, siempre y cuando se asegure la obtención de ahorros y mejores condiciones para la Comisión en calidad, precio y oportunidad.

Las erogaciones correspondientes a papelería y artículos de administración, de impresión y reproducción, y productos alimenticios para personal en las instalaciones, deberán limitarse a las que sean estrictamente indispensables y necesarias para el desempeño de las funciones de la Comisión, así como para el procesamiento de equipos y bienes informáticos, sin detrimento de la adecuada operación de los equipos de cómputo.

Artículo 8. El arrendamiento de inmuebles sólo procederá en casos debidamente justificados, previo análisis de necesidades respecto de los espacios requeridos y del costo beneficio que representa.

Artículo 9. Las erogaciones para remodelación o adaptación de oficinas públicas se limitarán, de acuerdo al presupuesto aprobado para tal efecto, para aquéllas que impliquen una ocupación más eficiente de los espacios en las instalaciones de la Comisión, así como las que se requieran para el desarrollo de las actividades y/o funciones de la Comisión.

Artículo 10. En materia de control vehicular se adoptarán las siguientes medidas:

a) La adquisición de vehículos oficiales únicamente procederá previa determinación de la DGA, para aquellos casos que resulten indispensables para destinarse al uso para el cumplimiento de actividades propias de la Comisión o para sustitución de vehículos que se encuentren en mal estado, conforme al dictamen emitido por la DGARMAyS, o que hayan sido dados de baja, conforme a las medidas administrativas aplicables. Asimismo, deberán contar con el registro en cartera de inversión y contar con la suficiencia presupuestaria correspondiente.

b) La DGARMAyS propiciará el uso eficiente del parque vehicular, así como el cumplimiento oportuno de los programas de mantenimiento preventivo, correctivo y de verificación vehicular, para contribuir en la disminución del consumo de combustibles y lubricantes.

Artículo 11. La DGATIC promoverá la implantación de sistemas informáticos, así como de plataformas tecnológicas que se requieran para el desarrollo de las actividades y/o funciones de la Comisión, que representen ahorros netos en el mediano plazo.

Artículo 12. Se promoverá el uso del correo electrónico y del sistema de gestión documental institucional en lugar de las comunicaciones impresas y del envío de correspondencia.

Artículo 13. Se podrán destinar recursos para el gasto en comunicación social, que se sujetará a lo dispuesto en el artículo 17, párrafos primero, tercero, octavo y onceavo del PEF 2016.

Artículo 14. Se continuará con la instrumentación de acciones para la enajenación de aquellos bienes muebles no útiles u obsoletos, ociosos o innecesarios para el desarrollo de las funciones institucionales; así como con el seguimiento del cumplimiento de los periodos de guarda de los documentos de archivo, con el fin de lograr un mejor aprovechamiento de los espacios destinados al almacenamiento y resguardo.

Artículo 15. La DGAPF elaborará e integrará el monto de ahorro por partida y concepto que se debe alcanzar con estas medidas de austeridad, e informará trimestralmente a la DGA respecto del avance en el cumplimiento de los presentes Lineamientos, dentro los 30 días naturales posteriores al cierre del trimestre. El informe incluirá las acciones realizadas, los montos de ahorro obtenidos, y en su caso, los ahorros adicionales generados por la aplicación de las medidas de austeridad y disciplina del gasto, así como las acciones específicas realizadas en el ámbito de su competencia, tendientes a fomentar el ahorro y eficiencia en el ejercicio del presupuesto.

Artículo 16. Sólo se contratarán los servicios de asesorías y consultorías que resulten indispensables para el logro de las actividades sustantivas de la Comisión o para mejora de procesos institucionales, mismos que deberán cumplir con lo establecido en las Políticas en Materia de Adquisiciones.

Artículo 17. La DGAPF deberá vigilar que se reduzca a lo mínimo indispensable las erogaciones por concepto de congresos, convenciones, exposiciones, seminarios, simposios o cualquier otro tipo de foro o evento análogo.

Artículo 18. La DGA hará del conocimiento del Pleno los ahorros alcanzados, antes de publicarlos en la página institucional de la Comisión, los cuales debe reportar en los informes trimestrales a que se refiere el artículo 107 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Artículo 19. La DGAPF deberá solicitar la publicación a través del Portal de Transparencia de la Comisión, a la DGATIC, de la información mencionada en el artículo anterior, a más tardar dentro de los 30 días naturales siguientes a la terminación del trimestre que corresponda.

Artículo 20. La Contraloría Interna de la Comisión dará seguimiento al cumplimiento otorgado a los presentes Lineamientos.

Artículo 21. Corresponde a la DGA interpretar los presentes Lineamientos para efectos administrativos, y resolver lo conducente sobre los casos no previstos.

TRANSITORIO

Primero.- El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo.- Se abrogan los Lineamientos de Austeridad de la Gestión de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), publicados el 26 de febrero de 2015 en el Diario Oficial de la Federación.

Publíquese.-Así lo acordó y firma el Pleno de la Comisión, por unanimidad de votos, en la sesión ordinaria de mérito; con fundamento en los artículos citados a lo largo del presente acuerdo, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 28, párrafos décimo cuarto y vigésimo, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Lo anterior, ante la fe del Secretario Técnico, quien actúa con fundamento en los artículos 4, fracción IV, 18, 19 y 20 fracciones XXVI, XXVII y LVI del Estatuto Orgánico de la Comisión.

La Comisionada Presidenta, **Alejandra Palacios Prieto**.- Rúbrica.- Los Comisionados: **Jesús Ignacio Navarro Zermeño, Martín Moguel Gloria, Benjamín Contreras Astiazarán, Alejandro Ildelfonso Castañeda Sabido, Eduardo Martínez Chombo, Francisco Javier Núñez Melgoza**.- Rúbricas.- El Secretario Técnico, **Sergio López Rodríguez**.- Rúbrica.

EXTRACTO del Dictamen preliminar del expediente IEBC-001-2015, emitido el diecinueve de febrero de dos mil dieciséis.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.- Autoridad Investigadora.- Dictamen Preliminar.- Expediente IEBC-001-2015.

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

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

La AUTORIDAD INVESTIGADORA¹ analizó el mercado de los servicios de TRANSPORTE AÉREO² que utilizan el AEROPUERTO³ para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue. Tras una exhaustiva investigación, se determinó preliminarmente la existencia de un INSUMO ESENCIAL,⁴ el cual consiste en la infraestructura de la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO. Durante la investigación se encontró que el mecanismo de acceso al INSUMO ESENCIAL genera una serie de efectos anticompetitivos en el mercado investigado, tales como: alta concentración, baja disponibilidad de horarios que inhibe la entrada o la expansión de las empresas, el establecimiento de precios elevados y escasa innovación en rutas. Asimismo, se advirtió la utilización ineficiente del INSUMO ESENCIAL, con efectos adversos a la competencia, debido a problemas en el procedimiento de asignación, calificación y monitoreo del uso de los horarios de aterrizaje y despegue. En consecuencia, la AUTORIDAD INVESTIGADORA propone medidas idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados y generar incrementos en eficiencia en los mercados. Las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AICM,⁵ dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE.⁶

En el DICTAMEN⁷ se describen inicialmente los antecedentes de la investigación (**Capítulo II**), al igual que las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para la realización de la presente investigación (**Capítulo III**). Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se ha allegado de información que le permite determinar que el MERCADO INVESTIGADO⁸ comprende tanto el mercado de los servicios de transporte aéreo en el AEROPUERTO, como el mercado de los servicios aeroportuarios ofrecidos en el AEROPUERTO que son necesarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue (**Capítulo IV**). Posteriormente, se describe la regulación aplicable y relacionada al MERCADO INVESTIGADO (**Capítulo V**), así como la descripción de los principales AGENTES ECONÓMICOS⁹ y autoridades que participan en el MERCADO INVESTIGADO (**Capítulo VI**).

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

- El AEROPUERTO tiene la más alta densidad de tráfico en el país. Dos terceras partes de los pasajeros en vuelos nacionales regulares y una tercera parte de los pasajeros en vuelos internacionales regulares, tienen como origen o destino el AEROPUERTO.

¹ El órgano de la Comisión Federal de Competencia Económica encargado de desahogar la etapa de investigación. En el ejercicio de sus atribuciones, la AUTORIDAD INVESTIGADORA estará dotada de autonomía técnica y de gestión para decidir sobre su funcionamiento y resoluciones, conforme al artículo 26 de la Ley Federal de Competencia Económica.

² Servicio al público de transporte aéreo, el cual se ofrece de manera general e incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso, conforme al artículo 2, fracción XIV, de la Ley de Aviación Civil.

³ Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.

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

⁵ Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

⁶ Los autos de la presente investigación radicada en el expediente IEBC-001-2015.

⁷ Dictamen Preliminar del expediente IEBC-001-2015.

⁸ Mercado de la provisión de los servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue, el cual comprende el mercado de los servicios de transporte aéreo en el AEROPUERTO, así como el mercado de los servicios aeroportuarios ofrecidos en el AEROPUERTO que son necesarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue.

⁹ Toda persona física o moral, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos, o cualquier otra forma de participación en la actividad económica, conforme al artículo 3, fracción I, de la Ley Federal de Competencia Económica.

- Las cinco principales rutas nacionales del servicio público del TARP¹⁰ desde o hacia el AEROPUERTO en dos mil catorce fueron: Cancún, Monterrey, Guadalajara, Tijuana y Mérida. En dichas rutas se transportó el 33.6% del total de pasajeros de rutas nacionales desde o hacia el AEROPUERTO.¹¹ En cuanto a las rutas internacionales, las cinco principales rutas con origen o destino en el AEROPUERTO en dos mil catorce fueron: Los Ángeles, Nueva York, Miami, Houston y Bogotá, en las cuales se transportó el 10.95% del total de pasajeros de rutas internacionales desde o hacia el AEROPUERTO.
- El AEROPUERTO es considerado como el noveno aeropuerto en el mundo con mayor proporción de posibles conexiones programadas, por el número de destinos que ofrece.¹² A pesar de ello, el aprovechamiento efectivo de dicha conectividad por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS¹³ es limitado si se compara con otros aeropuertos,¹⁴ pues sólo el 21% de los pasajeros que utilizan el AEROPUERTO continuaron su itinerario hacia otro destino.¹⁵
- Desde dos mil cinco la SECRETARÍA¹⁶ ha publicado en el DOF¹⁷ diversas declaratorias que han establecido que en el AEROPUERTO existen condiciones de saturación en el campo aéreo en ciertas horas en particular.¹⁸ Estas declaratorias han establecido que las operaciones en el campo aéreo del AEROPUERTO rebasan el número máximo de operaciones que puede ser atendido por hora, lo cual específicamente sucede, de conformidad con lo establecido en la última declaratoria de septiembre de dos mil catorce, en los horarios entre las 07:00 (siete) horas y las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas.
- La capacidad en el campo aéreo¹⁹ del AEROPUERTO se ve afectada por las características de las aeronaves que operan en éste, de tal forma que se generan externalidades negativas al utilizar aeronaves ligeras, pues al utilizar éstas: i) se reduce la capacidad del AEROPUERTO en relación con el número de operaciones totales de aterrizaje y despegue que pueden realizarse en una hora determinada, y ii) se restringe el número de pasajeros que pueden ser atendidos o movilizados por cada operación de aterrizaje o despegue con tales aeronaves, las cuales, además de presentar una menor velocidad de aproximación o despegue (dependiendo del tipo de aeronave), tienen un menor número de asientos y de capacidad de carga en relación a las aeronaves medianas o grandes.

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

- El AICM cobra, entre otros, por los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue (uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales) y de estacionamiento de plataforma de embarque y desembarque (por la asignación de posición y estancia en plataforma para efectuar ascenso o descenso de pasajeros y carga). Las tarifas correspondientes, se cobran por tonelada de acuerdo con el peso máximo de la aeronave. Derivado de la forma de aplicación de estas tarifas, el cobro realizado a los

¹⁰ Servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y servicio de transporte aéreo internacional regular de pasajeros.

¹¹ Folio 0026258 del EXPEDIENTE.

¹² Folio 0027427 del EXPEDIENTE.

¹³ Titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo privado o público.

¹⁴ Los tres más importantes son el aeropuerto de Atlanta donde tal porcentaje es de 68%, en el caso del aeropuerto de Dallas es de 60% y para el aeropuerto de Ciudad de Panamá es de 54%. Folio 0027236 del EXPEDIENTE.

¹⁵ Folios 0008581 y 0008582 del EXPEDIENTE.

¹⁶ Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

¹⁷ Diario Oficial de la Federación.

¹⁸ Publicaciones en el DOF de los días: quince de junio de dos mil cinco, cuatro de octubre de dos mil siete, ocho de noviembre de dos mil siete, diecisiete de abril de dos mil trece y veintinueve de septiembre de dos mil catorce. Folio 0000365 del EXPEDIENTE.

¹⁹ De conformidad con lo establecido en el artículo 94 del RLA, la capacidad de operación de un aeródromo se mide con base en el número máximo de operaciones por hora que puede atender en sus instalaciones en campo aéreo, esto es, pistas, calles de rodaje y plataformas, así como por el número de pasajeros por hora que pueden ser atendidos en el edificio terminal.

TRANSPORTISTAS AÉREOS por el uso de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales, y plataformas, no parece estar alineado con el mejor aprovechamiento de la infraestructura escasa y saturada del AEROPUERTO, pues los TRANSPORTISTAS AÉREOS que usan aeronaves de menor peso, el cual se asocia a una menor capacidad de asientos, se ven beneficiados por dicho mecanismo.

- Se determinó acotar al TARP el análisis desarrollado en el DICTAMEN, en virtud de que: i) las operaciones del TARP en el AEROPUERTO en horarios saturados desde el año dos mil catorce, representaron más del 96% del total de operaciones realizadas en tal aeródromo; ii) que de conformidad con el artículo 95, fracción I, inciso a) del RLA,²⁰ en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en un aeropuerto, tienen prioridad las operaciones de TARP, respecto de las operaciones de otros tipos de servicios de TRANSPORTE AÉREO, y iii) el TARP es el servicio que genera el mayor impacto social y económico en el MERCADO INVESTIGADO, al tener el mayor valor agregado en su actividad, respecto del resto de operaciones de otro tipo de TRANSPORTE AÉREO.²¹
- Las operaciones de los TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO, de la temporada de verano dos mil nueve a la de verano dos mil catorce, se caracterizaron por:
 - i) Escasa expansión de rutas desde o hacia el AEROPUERTO. En el periodo de verano dos mil nueve a verano de dos mil catorce el número de rutas desde o hacia el AEROPUERTO se mantuvo estable (de noventa y cinco a noventa y siete), y se abrieron y cerraron aproximadamente el mismo número de rutas.
 - ii) Dadas las condiciones de saturación, sólo tras el cese de operaciones de GRUPO MEXICANA²² fue posible la entrada de nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO.
 - iii) Según los datos proporcionados en la investigación, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP²³ que requieren el mayor número de vuelos, y por lo tanto el mayor número de horarios de aterrizaje y despegue, por cada mil pasajeros desde o hacia el AEROPUERTO son AEROMAR,²⁴ con cincuenta, y GRUPO AEROMÉXICO,²⁵ con trece. Bajo esta métrica, les siguen INTERJET,²⁶ MAGNICHARTERS,²⁷ VIVAEROBUS²⁸ y VOLARIS²⁹ con aproximadamente once, diez, diez y nueve vuelos, respectivamente.
 - iv) El número promedio de pasajeros transportados por vuelo son superiores en las rutas internacionales (ciento trece, versus sesenta y uno de las rutas nacionales).
 - v) Los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP presentaron, de dos mil nueve a dos mil catorce, una tendencia decreciente en sus índices de puntualidad (de 90% a 85%), lo anterior en contraste con los índices presentados por los TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP,³⁰ los cuales mantuvieron niveles de puntualidad de al menos 90% en el mismo periodo.

²⁰ Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

²¹ De conformidad con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, para dos mil trece, el Producto Interno Bruto del "Transporte aéreo regular", representó el 85.6% del total del Producto Interno Bruto del Subsector "Transporte Aéreo". Folio 0027262 del EXPEDIENTE.

²² Nuevo Grupo Aeronáutico, S.A. de C.V., sus subsidiarias y filiales.

²³ Transportista de origen nacional que presta el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y/o servicio de transporte aéreo internacional regular de pasajeros.

²⁴ Transportes Aeromar, S.A. de C.V.

²⁵ Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., y sus subsidiarias y filiales.

²⁶ ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.

²⁷ Grupo Aéreo Monterrey, S.A. de C.V.

²⁸ Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.

²⁹ Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., y sus subsidiarias y filiales.

³⁰ Transportista de origen extranjero que presta el servicio público de transporte aéreo internacional regular de pasajeros.

- vi) En la temporada verano dos mil catorce, GRUPO AEROMÉXICO prestó el TARP en setenta y un rutas que tuvieron como origen y/o destino el AEROPUERTO (cuarenta y un nacionales y treinta internacionales). En términos de rutas atendidas, le sigue INTERJET con cuarenta y cuatro, y VOLARIS con veintisiete. En una tercera parte de las rutas operadas desde o hacia el AEROPUERTO en tal temporada, existió sólo un oferente.
- vii) En vuelos nacionales, todos los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP incrementaron de verano dos mil nueve a verano de dos mil catorce su capacidad instalada (número total de asientos disponibles en un vuelo multiplicado por la distancia de su ruta). Sobresalen INTERJET y VOLARIS en tal incremento. Sin embargo, GRUPO AEROMÉXICO es quien tiene una mayor capacidad instalada en términos absolutos. Por su parte, AEROMAR es quien presenta menor capacidad instalada.
- viii) Los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP incrementaron la cantidad de vuelos que operaron en todas las temporadas, a excepción de AEROMAR que tuvo una disminución.

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

Lo anterior, actualiza los supuestos contenidos en los artículos 60 de la LFCE;³¹ 5, 7, 8 y 10 de las DISPOSICIONES,³² en relación con los artículos 58 y 59 de la LFCE, tal y como se resume a continuación:

1. En relación al control del INSUMO ESENCIAL, al AICM le corresponde de manera exclusiva la administración del AEROPUERTO y la prestación de los servicios aeroportuarios. Adicionalmente, para acceder al INSUMO ESENCIAL y realizar las operaciones, la organización y la planeación de sus vuelos, los TRANSPORTISTAS AÉREOS deben contar con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue que determine el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO,³³ designado por el AICM. Por lo tanto, el AICM es el único AGENTE ECONÓMICO que controla el INSUMO ESENCIAL y que puede dar acceso a la infraestructura del AEROPUERTO, así como prestar los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control de plataformas en el AEROPUERTO.
2. El mercado relevante en su dimensión producto y geográfica, corresponde a los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas, provistos mediante la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO.
3. No existen sustitutos de los servicios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas provistos en la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO, toda vez que: i) únicamente mediante éstos los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden realizar operaciones de aterrizaje y despegue; ii) no obstante su cercanía con el AEROPUERTO, aeropuertos como el AIT³⁴ no son sustitutos puesto que, dadas las condiciones climatológicas y geográficas, éste no puede ofrecer una capacidad para operaciones de aterrizaje y despegue semejante a la del AEROPUERTO; iii) la baja conectividad del AIT no es atractiva para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, y iv) los potenciales pasajeros y usuarios del servicio de TRANSPORTE AÉREO no consideran al AIT como sustituto del AEROPUERTO.

³¹ Ley Federal de Competencia Económica.

³² Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica vigentes al día de hoy.

³³ El administrador aeroportuario designado por el AICM para administrar el AEROPUERTO.

³⁴ Aeropuerto Internacional Licenciado Adolfo López Mateos de Toluca, en el Estado de México.

4. El AICM tiene poder sustancial en el mercado relevante toda vez que su participación en éste es del 100%, puede fijar precios y restringir el abasto, sin que agentes competidores puedan contrarrestar dicho poder, puesto que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no pueden reaccionar acudiendo a otro aeropuerto. Asimismo, existen barreras a la entrada de carácter económico, técnico y normativo que impiden que coexistan en el mismo mercado otros participantes que compitan con el AICM.
5. En relación con la viabilidad de reproducir el INSUMO ESENCIAL, no es viable reproducir éste desde el punto de vista técnico, económico y, en consecuencia, legal en virtud de que: i) desde el punto de vista técnico, resulta imposible que en las inmediaciones del AEROPUERTO pueda operar otro aeropuerto de forma simultánea, esto debido a riesgos de seguridad a la navegación aérea, ii) desde el punto de vista económico, existen elevados costos de inversión y largos plazos para su amortización, lo que impide que potenciales proveedores encuentren económicamente rentable desarrollar y explotar comercialmente un aeropuerto que rivalice con el actual AEROPUERTO, iii) desde el punto de vista legal, es necesario la obtención de una concesión otorgada por la SECRETARÍA para administrar, operar, explotar y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el AEROPUERTO, la cual puede ser obtenida por un AGENTE ECONÓMICO cumpliendo con los requisitos técnicos y económicos antes mencionados. Es importante destacar que las dos ocasiones en las que se ha observado dicho otorgamiento (el AEROPUERTO y el NAICM³⁵), éste se ha hecho al mismo AGENTE ECONÓMICO, es decir, al AICM.
6. En cuanto a la indispensabilidad del INSUMO ESENCIAL, la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO son indispensables para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan realizar sus operaciones de aterrizaje y despegue en los horarios que les fueron asignados por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO.
7. En relación con la forma en que el AICM llegó a controlar el INSUMO ESENCIAL; el control que tiene el AICM sobre la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y plataformas en el AEROPUERTO, deviene de la concesión otorgada por el Gobierno Federal a través de la SECRETARÍA, mediante adjudicación directa y la modificación a dicha concesión para administrar, operar, explotar y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el AEROPUERTO.
8. Finalmente, en relación con las eficiencias derivadas de permitir el acceso al INSUMO ESENCIAL conforme a las medidas propuestas en las **Sección XI.3**, destacan las siguientes: i) certeza para la planeación de la oferta derivado de la participación de mercado; ii) beneficios para impulsar la conexión de vuelos, sin que ello dependa necesariamente en qué aerolínea se ofrezca el servicio; iii) beneficios de la transparencia y control sobre la utilización de los horarios de aterrizaje y/o despegue; iv) eliminación de cancelaciones de última hora de horarios de aterrizaje y/o despegue que pudieran limitar la intensidad de competencia entre los AGENTES ECONÓMICOS; v) evitar que las cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y/o despegue pudieran limitar la intensidad de competencia entre los AGENTES ECONÓMICOS, y vi) incremento de oferta de servicios TARP en el AEROPUERTO, derivado de restringir ciertas operaciones. Estas eficiencias se analizan en detalle en la sección de “Eficiencias” del capítulo de Medidas Correctivas (**Sección XI.5**).

³⁵ Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Posteriormente, en el DICTAMEN se analizan los procedimientos de acceso al INSUMO ESENCIAL (**Capítulo IX**), tomando en consideración la capacidad operativa del AEROPUERTO, la cual se sitúa en sesenta y un operaciones por hora, con un máximo de cuarenta operaciones de aterrizaje.³⁶ De las operaciones por hora que se pueden realizar en el AEROPUERTO, se destinan cincuenta y ocho para operaciones comerciales y tres para operaciones oficiales.

Cabe destacar que de acuerdo con lo manifestado por el AICM, un horario de aterrizaje y despegue es aquel “que se considera para que llegue, entre en posición hasta que se colocan los calzos a la aeronave para las operaciones de llegada y es el horario asignado que se considera para el retiro de los calzos a la aeronave para las operaciones de salida”,³⁷ y que éste “no es una posesión, ni propiedad de ningún transportista aéreo y es asignado con una vigencia específica”.³⁸

En este sentido, existen dos formas en que las aeronaves puedan acceder al AEROPUERTO; la primera, a través de una asignación programada de horarios de aterrizaje y despegue, y la segunda, sin asignación previa, únicamente registrando su plan de vuelo ante la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO.³⁹ Ambos tipos de operaciones, con o sin asignación previa, ocupan en un momento específico la infraestructura del AEROPUERTO, e impiden que sea ocupada por otros TRANSPORTISTAS AÉREOS en ese mismo momento.

Las aeronaves que pueden entrar y salir del AEROPUERTO sin una asignación previa de horarios de aterrizaje y despegue, son: militares, del Estado Mayor Presidencial, de aviación general (incluye aeronaves privadas comerciales y no comerciales) solicitadas por la Presidencia de la República; así como, aeronaves oficiales y de aviación general que transporten a Secretarios de la Administración Pública Federal, Titular de la Procuraduría General de la República, mandos de la Policía Federal, gobernadores y diplomáticos (estos últimos a solicitud de la Secretaría de Relaciones Exteriores). Al respecto, las aeronaves que se utilizan tienden a ser de menor capacidad, con lo que se retarda la utilización del espacio aéreo y el uso de la infraestructura del AEROPUERTO, bloqueando así capacidad para la eficiente operación y asignación a TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP.

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

Sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, aun cuando dichas aeronaves están restringidas para operar en franjas horarias de alta intensidad de tráfico, SENEAM⁴⁰ reportó un uso intensivo y significativo de vuelos de aeronaves de uso oficial y aviación general en franjas horarias vedadas. En este sentido, para el año dos mil catorce, se pudo observar que hasta el 13% de las operaciones por hora (aproximadamente ocho vuelos) en el AEROPUERTO fueron de vuelos oficiales y de aviación general.⁴¹

³⁶ Folio 0008616 y 0023659 del EXPEDIENTE.

³⁷ Folio 0018478 del EXPEDIENTE.

³⁸ Folio 0008600 del EXPEDIENTE.

³⁹ El representante de la SECRETARÍA en el AEROPUERTO en su carácter de autoridad aeroportuaria y autoridad aeronáutica, de conformidad con el artículo 7 de la Ley de Aeropuertos, así como los artículos 6 y 7 de la Ley de Aviación Civil, respectivamente.

⁴⁰ Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, órgano desconcentrado de la SECRETARÍA.

⁴¹ Este porcentaje fue calculado para un rango de veinticuatro horas, lo que implica que el porcentaje de utilización fue significativamente mayor en las franjas horarias de alta intensidad de tráfico.

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

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

No obstante, el AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP coincidieron en que en el AEROPUERTO existen TRANSPORTISTAS AÉREOS que sí efectúan operaciones de aterrizaje y despegue sin una asignación por parte del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, y únicamente reportando a la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO.

Las operaciones de vuelos sin horario asignado afectan a la planeación del AEROPUERTO.⁴² Además, el AICM indicó que supone que algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS comercializan operaciones en horarios que no les fueron asignados, pues se ha detectado vuelos regulares para los que no se otorgó una asignación de un horario de aterrizaje y despegue.⁴³ Esta situación coadyuva al desfase de las operaciones programadas y, como consecuencia, no se tiene certeza de que las operaciones asignadas por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO se efectúen conforme a lo planificado. Adicionalmente, la suposición del AICM respecto a que los TRANSPORTISTAS AÉREOS comercializan operaciones en horarios que no les fueron asignados, se corrobora con el hecho de que un volumen importante de horarios de aterrizaje y despegue son asignados una vez iniciada la temporada, así como con la necesidad que tienen los TRANSPORTISTAS AÉREOS TARP de comercializar los vuelos antes de que empiece la temporada a fin de poder vender los boletos de un itinerario en específico.

Cabe resaltar que en la medida en que el CRITERIO DE PRIORIDAD⁴⁴ tiene el objetivo de que cualquier TRANSPORTISTA AÉREO tenga la certidumbre de poder seguir ofreciendo un vuelo a la misma hora y así tener una continuidad en su servicio, la práctica de comercializar vuelos en horarios distintos, resulta en un contrasentido al objetivo buscado por la asignación por prioridad.

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

- i) El artículo 95 del RLA y las RO,⁴⁵ las cuales establecen que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO debe atender a un criterio de seguridad y eficiencia para llevar a cabo la asignación los horarios de aterrizaje y despegue. Es decir, tienen prioridad las aeronaves destinadas al transporte regular de pasajeros, después el transporte no regular bajo la modalidad de fletamento de pasajeros, seguido del transporte regular de carga, y por último el transporte no regular bajo la modalidad de fletamento de carga.

⁴² Folio 0008613 del EXPEDIENTE.

⁴³ Folio 0025358 del EXPEDIENTE.

⁴⁴ La asignación de temporada que se realiza otorgando prioridad a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que habiendo tenido un horario de aterrizaje y/o despegue asignado la temporada equivalente anterior, lo hubieren ocupado.

⁴⁵ Reglas de Operación Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.

- ii) Considerar al TRANSPORTISTA AÉREO que ocupó un horario en el periodo anterior, pues éste tiene prioridad sobre su asignación.⁴⁶ (CRITERIO DE PRIORIDAD)
- iii) Cuando dos o más TRANSPORTISTAS AÉREOS de idéntico tipo compiten por el mismo horario de aterrizaje y despegue, y ninguno de los dos lo ocupó en el periodo anterior, éste será otorgado con base en los siguientes criterios: a) el TRANSPORTISTA AÉREO que tenga la mayor antigüedad operando en el AEROPUERTO; b) el TRANSPORTISTA AÉREO que opere con un índice de cumplimiento mayor en sus horarios, y c) el TRANSPORTISTA AÉREO que opere el itinerario efectivo para un periodo de tiempo mayor en la misma temporada.⁴⁷

Asimismo, el AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP coincidieron en que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO es el responsable de asignar los horarios de aterrizaje y despegue; sin embargo, apuntaron que recibe recomendaciones por parte del COH⁴⁸ sobre dichas asignaciones.⁴⁹ Al respecto, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP precisaron que dichas opiniones no son vinculatorias,⁵⁰ así como que desconocen la relevancia de las mismas en el proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.⁵¹

En estos términos, para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan obtener la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, deben hacer su solicitud, conforme a los tres tipos de horarios que son: 1) "Horarios de Largo Plazo" los cuales se asignan bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD; 2) "Horarios de Mediano Plazo", y 3) "Horarios de Corto Plazo".⁵² Estos dos últimos, incisos 2) y 3), considerados como horarios adicionales o de asignación sin CRITERIO DE PRIORIDAD.

La solicitud de "Horarios de Largo Plazo", realizada antes del inicio de una temporada, es para requerir al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO aquellos horarios de aterrizaje y despegue sobre los que el TRANSPORTISTA AÉREO puede solicitar la prioridad de su asignación por ser el TRANSPORTISTA AÉREO que lo operó la temporada equivalente anterior⁵³. Por su parte, la solicitud de "Horarios de Mediano Plazo" se prevé para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS complementen la asignación de "Horarios de Largo Plazo"⁵⁴ y las solicitudes de "Horarios de Corto Plazo" son aquellas que los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizan a fin de ajustar su operación diaria.⁵⁵

Así, el AICM publica en su página electrónica el listado de los "Horarios de Largo Plazo" asignados. No obstante lo anterior, el AICM no establece un plazo definido para dicha publicación. Lo anterior, ha permitido que tales asignaciones se hayan publicado de dos meses y hasta dos días antes del inicio de la temporada.⁵⁶ Cabe resaltar que durante dos mil catorce, que el 67.4% de los vuelos que fueron operados se originaron de asignaciones de horarios considerados como "Horarios de Largo Plazo".

Aunado a lo anterior, los TRANSPORTISTAS AÉREOS tienen la posibilidad de solicitar la modificación de los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados a lo largo de la temporada y hasta el mismo día de su operación, con al menos cuatro horas de anticipación a su operación.⁵⁷

⁴⁶ Fracción I del artículo 95 del RLA.

⁴⁷ Fracción III de las RO, ubicada en el Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁴⁸ Comité de Operación y Horarios del AEROPUERTO, conformado de acuerdo con lo establecido en el artículo 61 de la Ley de Aeropuertos.

⁴⁹ Folios 0005526, 0003321, 0003532, 0002076, 0008630, 0018492 y 0021830 del EXPEDIENTE.

⁵⁰ Folio 0003321 del EXPEDIENTE.

⁵¹ Folios 0005526, 0017287, 0007968 a 0007969, 0003321, 0002076, 0008630, 0018492, 0008630 y 0018492 del EXPEDIENTE.

⁵² Folios 0018480 y 0008604 del EXPEDIENTE.

⁵³ Folios 0017272 y 0019333 del EXPEDIENTE.

⁵⁴ Folios 0008601 y 0003311 del EXPEDIENTE.

⁵⁵ Folio 0008601 del EXPEDIENTE.

⁵⁶ Folio 0017284 del EXPEDIENTE.

⁵⁷ Folio 0017279 del EXPEDIENTE.

Cuando se soliciten horarios de aterrizaje y despegue con al menos una semana de anticipación a la operación se consideran como solicitudes de "Horarios de Mediano Plazo".⁵⁸ Cabe señalar que no hay concordancia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS y AICM sobre si las asignaciones de "Horarios de Mediano Plazo" generan prioridad sobre su asignación en futuras temporadas equivalentes.

Ahora bien, cuando las solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue se llevan a cabo hasta cuatro horas previas a la operación de un vuelo, éstas se denominan solicitudes de asignación de "Horarios de Corto Plazo".⁵⁹

Además, existen dos momentos para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS cancelen horarios de aterrizaje y despegue. Primero, durante la etapa previa a la asignación de "Horarios de Largo Plazo", donde los TRANSPORTISTAS AÉREOS deben devolver horarios de aterrizaje y despegue que no les será viable operar durante la temporada. Segundo, una vez iniciada la temporada, en la operación diaria, con el objeto de que el AICM redistribuya la asignación original, a través de "Horarios de Mediano Plazo" y de "Horarios de Corto Plazo".⁶⁰

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

Cabe señalar que, el AICM ha manifestado en diversas ocasiones que el único criterio que existe para otorgar prioridad al TRANSPORTISTA AÉREO que lo ocupó en el periodo anterior es que éste haya sido ocupado por el mismo;⁶¹ no obstante lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que de acuerdo a las RO, sólo los horarios de aterrizaje y despegue cancelados con menos de una hora de anticipación se considerarán como incumplimiento.⁶² Es decir, las cancelaciones que se realicen hasta una hora antes de que inicie el vuelo mantendrán la prioridad para su asignación en la próxima temporada equivalente.

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

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

⁵⁸ Folios 0008606 a 0008607 y 0003311 del EXPEDIENTE.

⁵⁹ Folios 0008832 y 0017274 del EXPEDIENTE.

⁶⁰ Folio 0003313 del EXPEDIENTE.

⁶¹ Folio 0018482 del EXPEDIENTE.

⁶² Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

Por otro lado, en condiciones de saturación, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO tiene la facultad de retirar horarios de aterrizaje y despegue cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS, por causas imputables a ellos, tales como no operar los horarios de aterrizaje y despegue asignados en una proporción igual o mayor al 85% u observen demoras en un 15%.⁶³ Sin embargo, no se tiene registro de que se hayan retirado horarios por esta causa, incluso el AICM señaló que en el AEROPUERTO “no se han efectuado subastas de horarios de aterrizaje y despegue (retirados)”.⁶⁴ Por lo tanto, ninguno de los métodos de reasignación de horarios de aterrizaje y despegue previstos en el marco jurídico en la materia, ha surtido efecto alguno en el AEROPUERTO. Lo anterior, a pesar de que ya se han emitido diversas declaratorias de saturación.

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

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

1. En las horas de mayor aglomeración de demanda, sin incluir las operaciones oficiales y de aviación general: i) ocurre el 92.6% del total de tráfico en el AEROPUERTO, y ii) en dos mil catorce el 97.7% del tráfico fue TARP. Asimismo, se observa que en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, tienen prioridad las operaciones del TARP respecto de las operaciones de otros tipos de servicios de TRANSPORTE AÉREO que se llevan a cabo en el AEROPUERTO.
2. El TARP provisto en horas de mayor aglomeración de demanda en el AEROPUERTO no cuenta con sustitutos cercanos, toda vez que: i) las estadísticas indican que las preferencias de los usuarios muestran que el modo de transporte más utilizado en México es el de autotransporte de pasajeros, el cual atiende distancias menores a las atendidas por el TARP; ii) el TARP se caracteriza por la concentración de rutas desde o hacia la Ciudad de México, y iii) los usuarios prefieren usar el modo de TRANSPORTE AÉREO para viajes de largas distancias, el cual representa un nicho de mercado distinto al atendido por otros modos de transporte, puesto que los beneficios que proporciona el ahorro en tiempo de desplazamiento son significativos. Para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, la franja horaria con mayor aglomeración de demanda es de su principal interés, pues ésta no es sustituible por otra franja horaria sin aglomeración de demanda.
3. A nivel nacional el 26.7% del TARP atendió las rutas México-Guadalajara, México-Monterrey y México-Cancún. A nivel internacional, el 12.7% del TARP atendió las rutas México-Los Ángeles, Guadalajara-Los Ángeles, México-Chicago, México-Nueva York, Atlanta-Cancún y México-Miami. Entre dos mil nueve y dos mil catorce el 98.4% del tráfico total de pasajeros del TARP se efectuó a través de ochenta rutas, desde o hacia el AEROPUERTO, de las cuales 66.3% fueron vuelos nacionales y el restante 32.1% vuelos internacionales.

⁶³ Folio 0008617 del EXPEDIENTE.

⁶⁴ Folio 0008616 del EXPEDIENTE.

4. En cuanto a conectividad, se pudo observar que la mayoría de los pasajeros que arribaron al AEROPUERTO, tanto de origen nacional como de internacional, no realizaron ninguna conexión adicional posterior a su llegada.

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

1. En dos mil catorce el 87.8% del total de vuelos operados en el AEROPUERTO fueron realizados por GRUPO AEROMÉXICO (con 46.9%), INTERJET (con 20.4%), VOLARIS (con 7.8%), VIVAEROBUS (con 3.5%), AEROMAR (con 7.6%), y MAGNICHARTERS (con 1.6%).
2. Durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil catorce, GRUPO AEROMÉXICO mostró la mayor participación en el mercado, ya sea medida tanto por número de vuelos como por el número de pasajeros. Para los años comprendidos entre dos mil nueve y dos mil diez, el mayor competidor de GRUPO AEROMÉXICO fue GRUPO MEXICANA, de tal forma que para el año dos mil nueve ambos transportistas mostraron participaciones de mercado similares y una participación conjunta del 70% del mercado del TARP en horas de mayor aglomeración de demanda.
3. Posterior a la salida del mercado de GRUPO MEXICANA en agosto de dos mil diez, se registró un incremento en la participación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Para GRUPO AEROMÉXICO se incrementó de 37.1% en dos mil nueve a 50.9% en dos mil once. En un caso similar, INTERJET incrementó su participación de 5.3% en dos mil nueve a 14.4% en dos mil once. Asimismo, derivado de la salida de GRUPO MEXICANA se permitió el ingreso al mercado de VIVAEROBUS y VOLARIS, quienes para dos mil once operaron el 4.1% y 4.7% de los vuelos en el mercado, respectivamente. El aumento de la participación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS fue posible sólo a través de la utilización de los horarios de aterrizaje y despegue que GRUPO MEXICANA liberó tras el cese de sus operaciones.
4. También se pudo observar que, desde el año dos mil doce, las participaciones de mercado (medidas tanto por el número de vuelos operados y por el número de pasajeros transportados) de los cinco TRANSPORTISTAS AÉREOS más importantes del mercado se han mantenido relativamente estables y que la suma de todas las participaciones de mercado de INTERJET, VOLARIS, VIVAEROBUS y AEROMAR no equivale a la participación de mercado de GRUPO AEROMÉXICO. Una posible explicación para tal hecho, es que el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, aunado a la condición actual de la aglomeración de demanda en ciertas franjas horarias en el AEROPUERTO limitan el crecimiento de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS y la contestabilidad del mercado.
5. La participación de mercado de los TRANSPORTISTAS AÉREOS en términos del número total de horarios de aterrizaje y despegue asignados mostró un comportamiento similar al de sus participaciones de mercado medidas por número de pasajeros. En este sentido, GRUPO AEROMÉXICO ostentó la mayor participación en el número de asignaciones de horarios, un 48.6% del total en dos mil catorce. Para las aerolíneas INTERJET, VOLARIS y VIVAEROBUS se mostró una participación del 19.06%, 6.32% y 3.56%, respectivamente.

6. Se observó que los TRANSPORTISTAS AÉREOS establecen precios mayores para itinerarios que incluyen al AEROPUERTO. Es decir, todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS cargan un sobreprecio por sólo llegar o salir del AEROPUERTO. Asimismo, se observó que algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS cobran tarifas por kilómetro superiores a las de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS; no obstante que sus estructuras de costos fueron similares.
7. Un comparativo de la tarifa promedio por kilómetro volado cobrada por los TRANSPORTISTAS AÉREOS indica que, dicho indicador para dos mil catorce, disminuye hasta en un 33.9% conforme se incrementa el número de participantes de dos a tres en una ruta nacional determinada.
8. Se observa que en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce, no ha habido un incremento significativo en el número de rutas que llegan o salen del AEROPUERTO. Asimismo, los TRANSPORTISTAS AÉREOS que utilizaron los horarios de GRUPO MEXICANA tras el cese de sus operaciones, optaron por retomar las rutas que ésta había dejado de operar en lugar de promover la creación de nuevas rutas y aumentar la conectividad del AEROPUERTO.
9. En el AEROPUERTO se efectúan una gran cantidad de vuelos con un bajo número de pasajeros promedio. No obstante, las rutas más importantes del mercado en cuanto al número de vuelos, son también la más competidas (considerando el número de pasajeros), las cuales exhiben los indicadores más altos de pasajeros promedio por vuelo; un uso más eficiente de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y, como consecuencia, un uso más eficiente del INSUMO ESENCIAL.
10. Destaca que para GRUPO AEROMÉXICO y AEROMAR se reportan combinaciones de rutas atendidas con altas frecuencias de vuelos y los indicadores más bajos de pasajeros promedio por vuelo, lo que implica un mayor consumo de horarios de aterrizaje y despegue respecto de los horarios empleados por sus competidores más cercanos. En este sentido, es de observar que una consolidación de pasajeros de diversos vuelos en un número menor implicaría optimizar el número de horarios utilizados.
11. El uso poco eficiente de los horarios de aterrizaje se atribuye a los incentivos que los TRANSPORTISTAS AÉREOS tienen en la actualidad para bloquear a cualquier competidor con el acaparamiento de horarios asignados, incluso si esto implica mantener frecuencias elevadas con aeronaves de baja capacidad para atender rutas de baja demanda. Con ello, un TRANSPORTISTA AÉREO puede evitar la entrada o la expansión competitiva de cualquier otro TRANSPORTISTA AÉREO y así estar en posibilidad de mantener precios y rentas económicas elevadas.
12. Durante dos mil catorce, los TRANSPORTISTAS AÉREOS no utilizaron, en promedio, el 37% del total de horarios de aterrizaje y despegue que se les asignó bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD ("Horarios de Largo Plazo"). Contrario a lo anterior, se observó que no se utilizaron únicamente el 6% de los horarios asignados sin dicho CRITERIO DE PRIORIDAD (horarios adicionales en la asignación de "Mediano Plazo" y "Corto Plazo"). Lo anterior tiene efectos adversos sobre todos los participantes en el mercado puesto que los horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD que no son utilizados limitan la capacidad de planeación de largo plazo de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

13. Del total de los horarios que les fueron asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD, los indicadores de no utilización más altos se reportaron para MAGNICHARTERS y VIVAEREBUS, con un 58% y 41%, respectivamente. En un caso similar, AEROMAR y GRUPO AEROMÉXICO no operaron vuelos para un 39% de los horarios de aterrizaje y despegue que se les asignó. En contra parte, VOLARIS e INTERJET cuentan con el menor número de horarios asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD no utilizados, 16% y 29%, respectivamente.
14. La práctica de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de solicitar asignaciones de horarios con el CRITERIO DE PRIORIDAD y no operarlos tiene efectos nocivos para la competencia: i) los TRANSPORTISTAS AÉREOS que basen su oferta de vuelos en horarios adicionales se encuentran en fuerte desventaja competitiva ya que no podrían comercializar vuelos con anticipación puesto que desconocen si tendrán un itinerario en específico que ofrecer; ii) si los TRANSPORTISTAS AÉREOS optan por comercializar los vuelos sin un horario previamente asignado no tienen la certeza de que podrán operar dichos vuelos, y iii) si por el contrario no comercializan los vuelos con el tiempo suficiente de anticipación, corren el riesgo de no poder tener la ocupación suficiente para ser competitivos en el mercado.
15. Durante la temporada de verano del año dos mil catorce, los TRANSPORTISTAS AÉREOS solicitaron sin éxito, la asignación de “Horarios de Mediano plazo”, por lo que al AICM no le fue posible asignar, en promedio, el 41% de los horarios de aterrizaje y despegue que le fueron solicitados, esto derivado de que éstos fueron asignados como “Horarios de Largo plazo”, con una alta probabilidad de no ser usados.
16. Partiendo de que la asignación de horarios de aterrizaje y despegue es realizada por el AICM de manera previa e independiente a la autorización de los Horarios–Itinerarios (combinación de una ruta, con sus frecuencias y horarios de llegada y salida) por parte de la SECRETARÍA, autorización señalada en el Capítulo V de las concesiones y el artículo 21 del RLAC,⁶⁵ se observó que: i) el 57.3% de los Horarios–Itinerarios autorizados por la SECRETARÍA no tienen una asignación del AICM de horario de aterrizaje y despegue, y ii) que el 53.8% de las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue realizadas por el AICM no tienen en correspondencia una autorización de Horario–Itinerario. Por lo que se concluyó que las autorizaciones de Horarios–Itinerarios de la SECRETARÍA mostraron diferencias significativas con las asignaciones de horarios del AICM.
17. Durante la temporada de verano del año dos mil catorce, se efectuaron quinientos sesenta y tres vuelos sin un horario de aterrizaje y despegue asignado; el 41% se trató de una operación de despegue, mientras que el restante 59% correspondió a aterrizajes. La operación de este tipo de vuelos obstruye la operación del resto de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.
18. Los TRANSPORTISTAS AÉREOS ofertan y comercializan vuelos sin contar con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, lo anterior debido a que les es necesario ofertar con gran anticipación sus vuelos a fin de que éstos sean rentables. No obstante, se incentiva a los TRANSPORTISTAS AÉREOS a solicitar y retener horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD que no están en sus planes operar, puesto que ello garantiza un horario de aterrizaje y despegue, no importando que éste no corresponda con la hora real del vuelo comercializado. Incluso, una vez obtenida la asignación adicional, no se suele cancelar aquella que originalmente no se pretendía operar.

⁶⁵ Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

19. La reglamentación relacionada con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, señala que las aerolíneas tienen la obligación de regresar al AICM aquellos horarios de aterrizaje y despegue que no utilizarán. Asimismo, dicha reglamentación de cancelación de los horarios de aterrizaje y despegue prevé que, siempre y cuando se cancele un horario de aterrizaje y despegue en tiempo y forma, dicho horario se calificará como operado para fines de mantener el CRITERIO DE PRIORIDAD de asignación para la próxima temporada equivalente. Como resultado de ello, se bloquea el uso del mismo por otros competidores. En este sentido, durante el año dos mil catorce, el número de horarios de aterrizaje y despegue cancelados fue mínimo respecto del volumen de horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD no operados, casi 1%. Esto implica que los horarios no utilizados que representan el 37% de horarios asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD, se siguieron asignando bajo dicho criterio, bloqueando así el uso de estos horarios a otros competidores.
20. Desde el año dos mil doce, las operaciones oficiales y de aviación general autorizadas por la SECRETARÍA están restringidas (por la circular administrativa CO SA-30/12 emitida por la SECRETARÍA en el año dos mil doce) a tres por hora para operar entre las 07:00 (siete) horas y las 10:00 (diez) horas, y entre las 19:00 (diecinueve) y las 22:00 (veintidós) horas; no obstante lo anterior, desde dicho año y hasta el cierre del año dos mil catorce se han efectuado este tipo de operaciones en horarios restringidos para tales efectos, y además rebasando el límite permitido de tres operaciones por hora. Dichas operaciones oficiales y de aviación general, al igual que aquellas de transporte de pasajeros o carga, consumen un tiempo y espacio de la infraestructura del AEROPUERTO en horarios declarados como saturados. En consecuencia, cada uno de estos vuelos disminuye el número de operaciones; limitando o impidiendo la entrada de otros competidores al mercado.
21. A pesar de tener un horario de aterrizaje y despegue asignado, y de contar con un margen de tolerancia de operación del mismo de más/menos quince minutos, los TRANSPORTISTAS AÉREOS operan vuelos con grandes diferencias de tiempo respecto de hora asignada. Resalta que GRUPO AEROMÉXICO, siendo el TRANSPORTISTA AÉREO que ostenta el mayor número de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO, operó el 40% de sus horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD con una diferencia superior a quince minutos. En un caso similar se ubica a INTERJET, VOLARIS, VIVAEROBUS y AEROMAR, con porcentajes de 34%, 32%, 47% y 37% respectivamente. Lo anterior implica una barrera a la entrada y expansión de todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS, puesto que la operación de vuelos con demora significa el desplazamiento de algún vuelo que tenía asignado el horario en el cual se realizó la operación con demora y la falta de orden en la operación del AEROPUERTO.
22. Los elementos antes referidos, señalan que existe una serie de efectos anticompetitivos en el mercado del TARP provisto en franjas horarias de aglomeración de demanda en el AEROPUERTO. Lo anterior con base en que las actuales reglas de acceso al INSUMO ESENCIAL permiten algunos actos de los AGENTES ECONÓMICOS que tienen como efecto limitar la capacidad de competir de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Entre ellas destacan: la no operación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de horarios asignados, la operación de vuelos fuera de horarios asignados, la operación de vuelo sin un horario asignado y el uso por parte de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS de horarios asignados para vuelos con pocos pasajeros, respecto de los demás competidores.

Conforme al análisis realizado en el DICTAMEN en la Sección X.2, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó preliminarmente que la forma en que se suministra el acceso al INSUMO ESENCIAL genera efectos anticompetitivos que se traducen en limitaciones al proceso de libre competencia en el mercado del TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO. En razón de lo anterior y en cumplimiento de lo previsto en los artículos 60, fracción V, 94, último párrafo, de la LFCE y el artículo 10 de las DISPOSICIONES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó si los cambios en la regulación del acceso al INSUMO ESENCIAL propuestos en las Secciones XI.1 a XI.4 del DICTAMEN generará incrementos en eficiencia en los mercados. A continuación se presenta un resumen de dichas eficiencias al atender la problemática señalada:

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

spoke. Lo cual significa que los pasajeros están dispuestos a realizar conexiones a través de vuelos que les implican costos derivados de la documentación de equipaje en más de una ocasión, incertidumbre sobre la conexión, etcétera.

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

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

Así, los vuelos comerciales que se dejan operar por efecto de los vuelos derivados de la aviación general y oficial significan un alto costo de oportunidad, tanto para el AEROPUERTO como para usuarios y TRANSPORTISTAS AÉREOS, y pérdida de potenciales ingresos derivados de más vuelos de pasajeros. Al respecto, se estimó que el total de TRANSPORTISTAS AÉREOS tendrían ingresos de aproximadamente cincuenta y seis millones de pesos por día.

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

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

Medida	Descripción	Efectos
Bloque 1: Medidas que facilitan el acceso a la información y establecen criterios para que el acceso al INSUMO ESENCIAL fomente la competencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS.		
M1:	Intensificar la transparencia, el monitoreo y control de los procedimientos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.	Corrigen asimetrías de información en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue. Otorgan criterios y reglas claras en la asignación de horarios, así como la utilización efectiva y real de los horarios, lo cual busca brindar certeza jurídica y operativa a los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Buscan contrarrestar conductas estratégicas en los TRANSPORTISTAS AÉREOS como operar en horarios distintos a los asignados, usar horarios sin asignación, o cancelar un horario una hora antes que imposibilite una reasignación. Situación que a su vez disminuiría los retrasos e ineficiencias en la operación diaria de vuelos.
M1a:	Realizar y garantizar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue de forma transparente.	
M1b:	Monitorear el uso de los horarios asignados con el fin de obtener un registro de la conducta de los TRANSPORTISTAS AÉREOS a través del tiempo.	
M1c:	Calificar el uso de los horarios asignados y, en su caso, imponer sanciones a los TRANSPORTISTAS AÉREOS o solicitar la imposición de multas a la SECRETARÍA.	
M2:	Procedimientos para la asignación y renovación de los horarios de aterrizaje y despegue.	
M2a:	Establecer fechas y plazos puntuales para efectuar el procedimiento de asignación de temporada (o largo plazo), así como para cancelar horarios de aterrizaje y despegue con anterioridad al inicio de temporada.	
M2b:	Realizar la asignación de temporada con base en el CRITERIO DE PRIORIDAD al TRANSPORTISTA AÉREO que habiendo tenido un horario asignado la temporada equivalente anterior, lo hubiere utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado.	
M2c:	Las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue adicionales serán únicamente para atender imprevistos operativos o emergencias.	
M3:	Establecer criterios de utilización de los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los TRANSPORTISTAS AÉREOS.	
M3a:	Establecer criterios para calificar como utilizado el horario asignado (reglas de uso).	
M3b:	Establecer criterios para calificar el uso indebido de un horario asignado.	

Bloque 2: Medidas para la creación, conformación y mantenimiento de un FONDO DE RESERVA⁶⁶ que facilite la entrada y disminuyan los problemas en las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO.

M4:	Establecer criterios para la conformación inicial del FONDO DE RESERVA de horarios de aterrizaje y despegue.	Busca corregir la concentración de operaciones, la baja disponibilidad de horarios, el desarrollo de conductas que restringen la capacidad del AICM, y ampliar la capacidad existente de horarios en el AICM. Se busca evitar i) la excesiva concentración, ii) la baja disponibilidad de horarios que inhiba la competencia, iii) el establecimiento de precios más altos en el mercado del TARP en el AEROPUERTO, iv) la escasa innovación de rutas, y v) los obstáculos para la entrada de nuevos competidores.
M4a:	Impulsar la realización de un nuevo estudio que determine la capacidad del AEROPUERTO, considerando el tipo de aeronaves que dejen de operar en el mismo.	
M4b:	Integrar al FONDO DE RESERVA todos los horarios de aterrizaje y despegue que se generen al liberar capacidad en el AEROPUERTO.	
M4c:	Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que le fueron asignados a cada TRANSPORTISTA AÉREO regular en la planeación de largo plazo y que no hayan sido operados por dicho TRANSPORTISTA AÉREO.	
M5:	Mantenimiento del FONDO DE RESERVA.	
M5a:	Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que no cumplan los criterios de uso, al final de cada temporada.	
M5b:	Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que se califiquen como de uso indebido al final de cada temporada.	

Bloque 3: Medidas para la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue que conformen el FONDO DE RESERVA que facilite la entrada y disminuyan los problemas en las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO.

M6:	Asignación inicial del FONDO DE RESERVA y mercado secundario.	Promover la entrada de nuevos competidores, y la expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS (con baja participación) que ya se encuentran operando en el mercado. Propiciar que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que más valúen cada horario, puedan obtenerlos mediante mecanismos eficientes de asignación, el uso más de los horarios asignados; así como la innovación en rutas. Reducir la concentración de operaciones, restricciones de acceso y expansión, y evitar la posibilidad de imponer precios más altos.
M6a:	Mecanismo administrativo para la asignación de la primera mitad del FONDO DE RESERVA.	
M6b:	Asignación de la segunda mitad del FONDO DE RESERVA a través de mecanismos que reflejen el valor económico del horario para los TRANSPORTISTAS AÉREOS y el intercambio o cesión entre TRANSPORTISTAS AÉREOS (mercado secundario).	

Bloque 4: Valoración de resultados y calendario de implementación de las medidas correctivas.

M7:	Valoración de resultados.	Valorar la correcta implementación de las medidas correctivas, así como determinar la efectividad de las mismas para establecer condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO.
-----	---------------------------	--

⁶⁶ Fondo que incluye cualquier nuevo horario de aterrizaje y/o despegue creado a partir de la implementación de las medidas.

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

Recomendaciones a la SECRETARÍA y al titular del Ejecutivo Federal	
•	Impulsar la creación de una instancia técnicamente autónoma que asuma lo antes posible las funciones relacionadas con la asignación, control y monitoreo de los horarios de aterrizaje y despegue del AEROPUERTO.
•	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 del RLA.

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

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

Correspondencia entre las Medidas Correctivas propuestas y los efectos anticompetitivos que eliminan	
Efectos anticompetitivos en el TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO	Medida correctiva
1. Efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios	M2, M4, M5, M6
Conduce a una excesiva concentración de mercado.	M4c, M6a, M6b
La baja disponibilidad de horarios inhibe la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas.	M4a, M4b, M5, M6
El mecanismo actual de acceso al AEROPUERTO favorece el establecimiento de precios más elevados en el mercado del TARP.	M4c, M5, M6a, M6b
Escasa innovación en rutas.	M6a, M6b
La forma en que se administra el acceso al AEROPUERTO evidencia las restricciones de capacidad dificultando la entrada de nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS y la reacción competitiva del TARP.	M2, M6a, M6b, M4, M5
2. Externalidades en el mercado del TARP	M3a, M4b, M4c, M5a, M6b
Operaciones oficiales y de aviación general con restricciones en el AEROPUERTO: la realización de operaciones oficiales y de aviación general limita la insuficiente capacidad del AEROPUERTO, en detrimento de las operaciones de los Transportistas Aéreos y, en consecuencia, de la demanda de los usuarios por TRANSPORTE AÉREO.	M4b

Vuelos operados en un horario distinto al asignado: las RO y el RLA carecen de una sanción efectiva que permite retrasos respecto al horario asignado afectando la operación de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS.	M3a, M4c, M5a
Utilización de flota con poca capacidad: afecta la operación en el AEROPUERTO pues no puede ampliarse su capacidad y hacer un uso más eficiente de la infraestructura.	M4b, M6b
3. Asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a Autoridad y Consumidor	M1, M2, M3, M5
En el procedimiento de asignación: existe una disparidad en la información disponible a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que resta certeza sobre la disponibilidad de los horarios de aterrizaje y despegue.	M1a, M1b, M1c, M2
En los criterios de asignación de horarios de aterrizaje y despegue: la falta de una interpretación clara sobre el retiro de los horarios de aterrizaje y despegue no permite la internalización de los costos a quien incumple y restringe la capacidad del AEROPUERTO.	M2, M3, M5, M6b
Existen mecanismos establecidos en la normatividad y RO que permiten diferentes estándares de cumplimiento para los TRANSPORTISTAS AÉREOS.	M1c, M2a, M3a, M5a
Las reglas de operación permiten, por falta de claridad, el uso indebido de los horarios.	M1c, M3b, M5b
4. Comportamiento estratégico: Dadas las condiciones de acceso al INSUMO ESENCIAL, se posibilita que un comportamiento anticompetitivo por parte de los Transportistas Aéreos.	M1, M2, M3, M5b, M6
Las reglas de operación permiten que, a pesar de tener bajos niveles de operación de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, los TRANSPORTISTAS AÉREOS retengan los horarios, lo que se constituye como una barrera a la entrada para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, obligando a obtener horarios mediante asignaciones de mediano y corto plazo.	M3a, M5a
La inexistencia de un criterio para calificar el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizar operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, afectando la operación planeada de otros competidores.	M1, M2, M3b
La actual forma en que el AICM aborda la oferta insuficiente de horarios es mediante la posibilidad de solicitar horarios adicionales, desfavoreciendo a los nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS quienes no pueden computar dichos horarios como parte de sus futuras solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de largo plazo o de temporada (base histórica).	M2c
Las reglas de operación permiten, por la distribución de horarios de aterrizaje y despegue, que un TRANSPORTISTA AÉREO tenga la capacidad de ofrecer un número de frecuencias hacia un destino o desde un origen determinado desproporcional respecto de la demanda.	M3, M5, M6
La normatividad contemplada para las cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue permite que no todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan acceder al bien en las mismas condiciones de tal forma que se fomente la competencia.	M6b
5. El modo de entrada de los TRANSPORTISTAS AÉREOS incide en la valoración que éstos le dan a los horarios de aterrizaje y despegue: la participación de mercado no está vinculada al mérito del TRANSPORTISTA AÉREO, sino a la fecha de inicio de operaciones en el AEROPUERTO de cada uno de ellos.	M6

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