

**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

Ciudad de México, a veintitrés de febrero de dos mil diecisiete.- Visto el expediente administrativo al rubro citado, el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica ("Comisión" o "COFECE"), en sesión ordinaria celebrada el mismo día, con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto y vigésimo, fracciones I y VI, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos ("CPEUM"); 1, 2, 4, 10, 12, fracciones I, X y XXX, 58, 59, 61, 63, 64, 86, fracción I, 87 y 90, fracción V, de la Ley Federal de Competencia Económica ("LFCE");<sup>1</sup> 1, 5, 6, 7, 8, 16, segundo párrafo, y 30 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica ("DRLFCE" o "Disposiciones Regulatorias");<sup>2</sup> 1, 4, fracción I, y 5, fracciones I, VI, XXI y XXXIX, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica ("Estatuto"),<sup>3</sup> resolvió de acuerdo a los antecedentes y consideraciones de derecho que a continuación se expresan.

**GLOSARIO**

- **Acuerdo Bilateral Vigente:** Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrado en Washington, D.C. el dieciocho de diciembre de dos mil quince, publicado en el DOF el diecinueve de agosto de dos mil dieciséis. Este acuerdo entró en vigor el veintiuno de agosto de dos mil dieciséis y sustituyó al Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, firmado en la Ciudad de México el quince de agosto de mil novecientos sesenta.
- **Aerocalifornia:** Aerocalifornia, S.A. de C.V.
- **Aerolitoral o Aeroméxico Connect:** Aerolitoral, S.A. de C.V.
- **Aeromar:** Transportes Aeromar, S.A. de C.V.
- **Aerovías:** Aerovías de México, S.A. de C.V.
- **AICM o MEX:** Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
- **AIG o GDL:** Aeropuerto Internacional de Guadalajara.
- **Alma:** Aerolíneas Mesoamericanas, S.A. de C.V.
- **American Airlines:** American Airlines, Inc.
- **AA de México:** American Airlines de México, S.A. de C.V.
- **Aviacsa:** Consorcio Aviaxsa, S.A. de C.V.
- **Avolar:** Avolar Aerolíneas, S.A. de C.V.

<sup>1</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación ("DOF") el veintitrés de mayo de dos mil catorce, modificada en el mismo medio informativo el veintisiete de enero de dos mil diecisiete.

<sup>2</sup> Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, y su modificación publicada en el mismo medio oficial el cinco de febrero de dos mil dieciséis.

<sup>3</sup> Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

- **Comisión o COFECE:** Comisión Federal de Competencia Económica de los Estados Unidos Mexicanos.
- **Delta:** Delta Air Lines, Inc.
- **DGAC:** Dirección General de Aeronáutica Civil.
- **DoT:** Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América.
- **EUA o Estados Unidos:** Estados Unidos de América.
- **EWR:** Aeropuerto Internacional Libertad de Newark, ubicado en la ciudad de Nueva Jersey, EUA.
- **CFC:** Extinta Comisión Federal de Competencia.
- **FSC:** por sus siglas en inglés: Aerolíneas de servicio completo o tradicional.
- **Grupo Aeroméxico o Aeroméxico:** Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
- **Hub and Spoke:** Modelo operativo que transporta pasajeros entre localidades a través de nodos de conexión.
- **IATA:** Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
- **Interjet:** Abc Aerolíneas, S.A. de C.V.
- **JCA o JV:** *Joint Cooperation Agreement* o Acuerdo de Cooperación Conjunta entre Delta y Aeroméxico.
- **JFK:** Aeropuerto Internacional John F. Kennedy, ubicado en la ciudad de Nueva York, EUA.
- **LCC,** por sus siglas en inglés: Aerolíneas de bajo costo.
- **LAX:** Aeropuerto Internacional de Los Ángeles, ubicado en la ciudad de Los Ángeles, EUA.
- **Ley de Aeropuertos:** Ley de Aeropuertos, publicada en el DOF el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y cinco, y sus reformas.
- **Ley de Aviación Civil:** Ley de Aviación Civil, publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco, y sus reformas.
- **Los notificantes, las Partes o los promoventes:** Grupo Aeroméxico y Delta.
- **Magnicharters:** Grupo Aéreo Monterrey S.A. de C.V.
- **Mexicana:** Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.
- **MCO:** Aeropuerto Internacional de Orlando, ubicado en la ciudad de Orlando, EUA.
- **MIDT:** Cinta de Datos Informáticos Comerciales (*Marketing Information Data Tapes*).
- **NAICM:** Nuevo Aeropuerto Internacional en la Ciudad de México.
- **NYC:** Ciudad de Nueva York, EUA.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

- **ORD:** Aeropuerto Internacional O'Hare, ubicado en la ciudad de Chicago, EUA.
- **QSI:** Índice de Calidad de Servicio de Delta, modelo de estimación de demanda.
- **RLA:** Reglamento de la Ley de Aeropuertos, publicado en el DOF el diecisiete de febrero de dos mil, y sus reformas.
- **RLAC:** Reglamento de la Ley de Aviación Civil, publicado en el DOF el siete de diciembre de mil novecientos noventa y ocho, y sus reformas.
- **SCT:** Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- **SFO:** Aeropuerto Internacional de San Francisco, ubicado en la ciudad de San Francisco, EUA.
- **Slot:** Cualquier permiso o autorización otorgado por las autoridades aeroportuarias para que un avión despegue o aterrice en un aeropuerto para un momento determinado.
- **Southwest Airlines:** Southwest Airlines, Co.
- **TLC,** por sus siglas o **AIT** por su código IATA: Aeropuerto Internacional de Toluca.
- **United Airlines:** United Airlines, Inc.
- **Viva Aerobus:** Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.
- **Volaris:** Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B de C.V.

**I. ANTECEDENTES**

**Primero.** El siete de noviembre de dos mil dieciséis, Delta y Grupo Aeroméxico; notificaron a la Comisión su intención de realizar una concentración ("escrito de notificación"), conforme a lo establecido en el artículo 90 de la LFCE.

**Segundo.** Por acuerdo de once de noviembre de dos mil dieciséis, notificado por lista el dieciséis del mismo mes y año, esta Comisión tuvo por presentado el escrito de notificación y documentos que al mismo acompañaron. Asimismo, de conformidad con el numeral Séptimo de dicho acuerdo, y en cumplimiento de la fracción VII, inciso a), del artículo 90 de la LFCE, esta Comisión emitió el acuerdo de recepción a trámite a partir del día siete de noviembre de dos mil dieciséis.

**Tercero.** Mediante escrito presentado en la oficialía de partes de esta Comisión el veintitrés de noviembre de dos mil dieciséis, el representante común de los promoventes presentó información complementaria para el análisis de la operación.

**Cuarto.** Por acuerdo de veinticuatro de noviembre de dos mil dieciséis, notificado personalmente en la misma fecha, esta Comisión acordó ampliar el plazo para solicitar datos o documentos adicionales dentro de la operación notificada, por cuarenta días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

siguiente al veintiocho de noviembre de dos mil dieciséis.<sup>4</sup> Lo anterior de conformidad con las fracciones III, párrafos primero y segundo, y VI del artículo 90 de la LFCE.

**Quinto.** Por acuerdo de veintiocho de noviembre de dos mil dieciséis, notificado por lista el seis de diciembre del mismo año, se ordenó agregar al expediente copias certificadas de impresiones de dos páginas de Internet.

**Sexto.** Por acuerdo de veintinueve de noviembre de dos mil dieciséis, notificado por lista el primero de diciembre del mismo año, la Comisión tuvo por presentado el escrito de veintitrés de noviembre de dos mil dieciséis y los documentos que al mismo acompañaron.

**Séptimo.** Por acuerdo de treinta de noviembre de dos mil dieciséis, notificado por lista el seis de diciembre del mismo año, con fundamento en los artículos 123 de la LFCE, 24 fracción XV, 25 fracción II, 34 fracción I y 59 fracción I del Estatuto, se ordenó expedir y agregar al expediente en que se actúa, copia certificada de diversas constancias que obran agregadas en el expediente CNT-134-2015.

**Octavo.** Por acuerdo de diecisiete de enero de dos mil diecisiete, notificado por lista el veinte de enero del mismo año, con fundamento en el artículo 113 párrafo tercero y 123 de la LFCE; 24 fracción XII, 25 fracción II, 34 fracción I del Estatuto, se ordenó agregar al expediente copias certificadas de documentos que se encuentran en dos páginas de Internet. Asimismo, toda vez que dichos documentos se encontraban en idioma distinto al español, se ordenó traducir al español la información contenida en los documentos referidos.

**Noveno.** Mediante Oficio DGC-CFCE-2017-006 de veinte de enero de dos mil diecisiete (el "Oficio"), notificado personalmente el veintitrés de enero del mismo año, se requirió a los promoventes información adicional, conforme a lo señalado por el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE.

**Décimo.** Mediante Oficio DGC-CFCE-2017-007 de veinte de enero de dos mil diecisiete (el "Oficio AICM"), notificado personalmente el veinticuatro de enero del mismo año, se requirió al AICM, información conforme a lo señalado por el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE.

**Décimo primero.** Por acuerdo de veinte de enero de dos mil diecisiete, notificado por lista el veinticinco de enero del mismo año, con fundamento en los artículos 123 de la LFCE, 24 fracción XV, 25 fracción II, 34 fracción I y 59 fracción I del Estatuto, se ordenó agregar al expediente en que se actúa, copias certificadas en formato digital, en CD ROM, de documentos que se encuentran en una página de internet.

**Décimo segundo.** Mediante escrito presentado el primero de febrero de dos mil diecisiete, el representante legal de Delta presentó ante esta Comisión información y documentación solicitadas mediante el Oficio.

<sup>4</sup> De conformidad con lo señalado en el Acuerdo de once de noviembre de dos mil dieciséis, el día en que concluía el plazo que originalmente se tenía para solicitar datos o documentos adicionales era el veintiocho de noviembre.





**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

**Décimo tercero.** Mediante escrito presentado el dos de febrero de dos mil diecisiete, el representante legal de Grupo Aeroméxico presentó ante esta Comisión información y documentación solicitadas mediante el Oficio.

**Décimo cuarto.** Mediante Oficio DGC-CFCE-2017-012 de tres de febrero de dos mil diecisiete ("el Segundo Oficio"), notificado personalmente el mismo día, se previno a los notificantes para que presentaran información y documentación adicional conforme a lo requerido por el artículo 90, fracción III, párrafos primero y segundo de la LFCE.

**Décimo quinto.** Mediante escrito presentado en la oficialía de partes de esta Comisión el siete de febrero de dos mil diecisiete, el representante común de los promoventes, presentó la información y documentación requeridas mediante el Segundo Oficio.

**Décimo sexto.** Por acuerdo de ocho de febrero de dos mil diecisiete, notificado por lista el nueve del mismo mes y año, con fundamento en los artículos 123 de la LFCE, 24 fracción XV, 25 fracción II, 34 fracción I y 59 fracción I del Estatuto, se ordenó agregar al expediente en que se actúa, copia certificada en formato CD-ROM de documentos que se encuentran en una página de internet.

**Décimo séptimo.** Por acuerdo de ocho de febrero de dos mil diecisiete, notificado por lista el nueve del mismo mes y año, con fundamento en los artículos 122 y 123 de la LFCE, 24 fracción XV, 25 fracción II, 34 fracción I y 59 fracción I del Estatuto, se ordenó expedir y agregar al expediente en que se actúa, copia certificada de diversas constancias que obran agregadas en el expediente CNT-134-2015.

**Décimo octavo.** Por acuerdo de ocho de febrero de dos mil diecisiete, notificado personalmente el nueve del mismo mes y año, y con fundamento en el artículo 90 fracción V, párrafo segundo de la LFCE, el Secretario Técnico de esta Comisión citó a entrevista a los promoventes por medio de su representante común, el trece de febrero de dos mil diecisiete a las dieciséis horas, en las oficinas de la Comisión, a efecto de comunicarles los posibles riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia que presenta la operación notificada, los cuales no prejuzgan sobre la resolución de la concentración.

**Décimo noveno.** Por acuerdo de nueve de febrero de dos mil diecisiete, notificado por lista el diez del mismo mes y año, se tuvo por desahogado en tiempo y forma el Oficio.

**Vigésimo.** Por acuerdo de nueve de febrero de dos mil diecisiete, notificado por lista el diez de febrero del mismo mes y año, se tuvo por desahogado en tiempo y forma el Segundo Oficio. Asimismo, de conformidad con el numeral Cuarto de dicho acuerdo, y en cumplimiento de la fracción V, primer párrafo, del artículo 90 de la LFCE, esta Comisión emitió el acuerdo de inicio a trámite a partir del siete de febrero de dos mil diecisiete, fecha en que los promoventes presentaron la totalidad de la información y documentación adicional requerida mediante el Segundo Oficio.

**Vigésimo primero.** Mediante escrito presentado en la oficialía de partes de esta Comisión el nueve de febrero de dos mil diecisiete, los apoderados legales de AICM, presentaron la información y documentación requeridas mediante el Oficio AICM.

**Vigésimo segundo.** El trece de febrero de dos mil diecisiete, en cumplimiento a lo ordenado mediante acuerdo de ocho de febrero de dos mil diecisiete, a la hora acordada, se presentó en las oficinas de



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

esta Comisión el representante común de los promoventes. El Secretario Técnico comunicó a los promoventes por conducto de su representante común, que la operación presenta posibles riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia. Lo anterior, de conformidad con los artículos 90, fracción V, párrafo segundo, y penúltimo y último párrafos, 91 de la LFCE; 21 fracciones I, párrafo segundo, y II de las Disposiciones Regulatorias y artículos 4, fracción IV, 18, 19 primer párrafo, 20 fracciones II y VI, del Estatuto. De lo anterior se levantó acta en la que se asentó que todas las preguntas, dudas y cuestiones planteadas por el representante común fueron atendidas de conformidad y que él mismo fue conocedor de los posibles riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia derivados de la operación notificada.

**Vigésimo tercero.** Por acuerdo de trece de febrero de dos mil diecisiete, notificado por lista el catorce de febrero del mismo mes y año, se tuvo por desahogado en tiempo y forma el Oficio AICM.

**Vigésimo cuarto.** Mediante escrito presentado en la oficialía de partes de esta Comisión el quince de febrero de dos mil diecisiete, el apoderado legal del AICM, autorizó a diversas personas en términos del artículo 111, de la LFCE.

**Vigésimo quinto.** Mediante escrito presentado en la oficialía de partes de esta Comisión el dieciséis de febrero de dos mil diecisiete, los promoventes presentaron una modificación a la propuesta de condiciones contenidas en el Escrito de Condiciones presentado con el Escrito de Notificación, en términos de lo establecido en los dos últimos párrafos del artículo 90 de la LFCE. Mediante ese mismo escrito las partes señalaron los siguiente: *“Asimismo se indica que con el objeto de (...); (ii) permitir a esa H. Comisión resolver la Notificación lo antes posible, la Partes en este acto, de manera voluntaria renuncian de forma irrevocable y definitiva al derecho previsto en el segundo párrafo de la fracción V del artículo 90 de la LFCE (...).”*<sup>5</sup>

**Vigésimo sexto.** Mediante escrito presentado en la oficialía de partes de esta Comisión el diecisiete de febrero de dos mil diecisiete, los apoderados legales del AICM; realizaron diversas manifestaciones respecto a la confidencialidad de la información presentada con el escrito de nueve de febrero de dos mil diecisiete.

## II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

**Primera.** El artículo 28 de la CPEUM establece que el Estado Mexicano cuenta con la: *“ (...) Comisión Federal de Competencia Económica, (...) órgano autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tendrá por objeto garantizar la libre competencia y concurrencia, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, en los términos que establecen esta Constitución y las leyes (...)”*.

El artículo 1 de la LFCE señala que esa norma es reglamentaria del artículo 28 de la CPEUM en materia de libre concurrencia, competencia económica, monopolios, prácticas monopólicas y

<sup>5</sup> Folio 2631



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

concentraciones, es de orden público e interés social, aplicable a todas las áreas de la actividad económica y de observancia general en toda la República.

En el mismo sentido, el artículo 2 de la LFCE dispone que ese ordenamiento tiene por objeto promover, proteger y garantizar la libre concurrencia y la competencia económica, así como prevenir, investigar, combatir, perseguir con eficacia, castigar severamente y eliminar los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones ilícitas, las barreras a la libre concurrencia y la competencia económica, y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados.

El artículo 4 de la LFCE señala que están sujetos a esa Ley todos los agentes económicos, es decir, las personas físicas o morales, 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.

El artículo 61 de la LFCE señala que: "(...) *se entiende por concentración la fusión, adquisición del control o cualquier acto por virtud del cual se unan sociedades, asociaciones, acciones, partes sociales, fideicomisos o activos en general que se realice entre competidores, proveedores, clientes o cualesquiera otros agentes económicos (...)*". Asimismo, señala que la Comisión no autorizará o en su caso investigará y sancionará aquellas concentraciones cuyo objeto o efecto sea "(...) *disminuir, dañar o impedir la competencia y la libre concurrencia (...)*" respecto de bienes o servicios iguales, similares o sustancialmente relacionados.

Así, el artículo 62 de la LFCE señala que se consideran ilícitas aquellas concentraciones que tengan por objeto o efecto "(...) *obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia o la competencia económica.*". Al respecto, el artículo 64 de la LFCE establece como indicios de una concentración ilícita, que: "(...) I. *Confiera o pueda conferir al fusionante, al adquirente o Agente Económico resultante de la concentración, poder sustancial en los términos de esta Ley, o incremente o pueda incrementar dicho poder sustancial, con lo cual se pueda obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia y la competencia económica; II. Tenga o pueda tener por objeto o efecto establecer barreras a la entrada, impedir a terceros el acceso al mercado relevante, a mercados relacionados o a insumos esenciales, o desplazar a otros Agentes Económicos, o III. Tenga por objeto o efecto facilitar sustancialmente a los participantes en dicha concentración el ejercicio de conductas prohibidas por esta Ley, y particularmente, de las prácticas monopólicas.*"

El análisis de concentraciones ordenado por la LFCE tiene un carácter preventivo, es por ello que previo a la realización de una concentración, se requiere de la autorización de la Comisión en aquellos casos que actualizan los supuestos del artículo 86 de dicho ordenamiento. La H. Suprema Corte de Justicia de la Nación reconoció las facultades preventivas concedidas por la LFCE al establecer:

*"Por otra parte, tampoco es exacto que la ley sancione las concentraciones cuando el riesgo para la libre concurrencia o la competencia sea potencial, no real, pues el análisis detallado de los textos legales transcritos revela que las concentraciones se declaran prohibidas siempre que confieran a las Partes un poder real sobre el mercado que les permita dañar, disminuir o impedir aquéllas [la libre concurrencia o la competencia]."*

*Basta que esas operaciones confieran el poder de influir sobre el mercado con infracción a las reglas de la libre concurrencia, para que deba estimarse que la*



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

*conducta queda comprendida en la hipótesis prevista en la parte final del artículo 28 constitucional en donde se establece que la ley castigará: “todo acuerdo, procedimiento o combinación de los productores, industriales, comerciantes o empresarios de servicios, que de cualquier manera hagan, para evitar la libre competencia o la competencia entre sí y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y, en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social”, sobre todo si se advierte que **el propósito del Constituyente ha sido combatir, no sólo en vía represiva, sino también preventiva, las conductas que pongan en peligro la integridad de los bienes jurídicos que tutela, con prescindencia de que los efectos lesivos sobre el mercado se actualicen en cada caso concreto, pues esperar a que ello ocurriera significaría permitir que las conductas anticompetitivas produjeran consecuencias de grave perjuicio para la sociedad.**”<sup>6</sup> [Énfasis añadido].*

Por ende, la Comisión tiene a su cargo la prevención de concentraciones cuyo objeto o efecto sea disminuir, dañar o impedir la competencia y la libre competencia. Asimismo, está facultada para impugnar y sancionar aquellas concentraciones y actos jurídicos derivados de éstas, cuyo objeto o efecto sea disminuir, dañar o impedir la competencia y la libre competencia, en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios en la República Mexicana.

**Segunda.** Para el análisis de la concentración notificada, en la presente resolución la Comisión define el mercado relevante de conformidad con el artículo 58 de la LFCE, así como con el artículo 5 de las DRLFCE, esto es partiendo de la base de los productos o servicios que ofrecen los agentes económicos involucrados, identificando los posibles sustitutos, costos de distribución y de sus insumos, los costos y probabilidades de que los usuarios acudan a otros mercados y las restricciones económicas y normativas que limiten el acceso de usuarios a fuentes de abasto alternativas. Igualmente determina la dimensión geográfica de tal mercado. Posteriormente, esta Comisión evalúa la participación de los agentes involucrados en la operación en el mercado relevante, la existencia de barreras a la entrada, la existencia y poder de sus competidores, la posibilidad del acceso a fuentes de insumos, así como su comportamiento reciente, a fin de determinar si tienen poder sustancial en los mercados relevantes. Asimismo, se analizan los efectos que la concentración generaría en el mercado relevante, así como en otros mercados y agentes económicos relacionados y los argumentos de eficiencia presentados por los promoventes.

**Tercera.** La operación notificada consiste en la adquisición, directa o indirectamente, por parte de Delta, mediante una oferta pública de adquisición, de hasta un treinta y dos punto treinta y tres por ciento (32.33%) de las acciones ordinarias representativas del capital social de Grupo Aeroméxico.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Resolución del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (“SCJN”) de quince de mayo de dos mil, emitida en el amparo en revisión 2617/96, promovido por la empresa Grupo Warner Lambert, S.A. de C.V.

<sup>7</sup> Folio 2.



**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-127-2016**

Como antecedentes de la operación que se notifica, en el año dos mil doce, la CFC aprobó la compra de Delta de aproximadamente el tres punto cinco por ciento (3.5%) de las acciones representativas del capital social de Grupo Aeroméxico.<sup>8</sup>

Asimismo, el treinta y uno de marzo de dos mil dieciséis, la Comisión objetó una concentración notificada por Aerovías y Delta en los términos en los cuales fue planteada inicialmente, y sujetó la autorización de la misma al cumplimiento de ciertas condiciones. Esta operación consistía en la realización de una alianza entre Delta y Aerovías para operar de manera conjunta todos sus vuelos entre EUA - México, a través de la celebración de un Acuerdo Conjunto de Cooperación (*Joint Cooperation Agreement* o "JCA").<sup>9</sup> Estas condiciones fueron aceptadas total e incondicionalmente por Aerovías y Delta el diecisiete de mayo de dos mil dieciséis. No obstante, a la fecha de emisión de esta resolución, Delta y Grupo Aeroméxico no han terminado de cumplir con las mismas.

La operación notificada en el presente expediente no incluye una cláusula de no competencia.

El artículo 86 de la LFCE señala:

*"Artículo 86. Las siguientes concentraciones deberán ser autorizadas por la Comisión antes de que se lleven a cabo:*

*I. Cuando el acto o sucesión de actos que les den origen, independientemente del lugar de su celebración, importen en el territorio nacional, directa o indirectamente, un monto superior al equivalente a dieciocho millones de veces el salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal; (...)*

*II. Cuando el acto o sucesión de actos que les den origen, impliquen la acumulación del treinta y cinco por ciento o más de los activos o acciones de un Agente Económico, cuyas ventas anuales originadas en el territorio nacional o activos en el territorio nacional importen más del equivalente a dieciocho millones de veces el salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal, o*

*III. Cuando el acto o sucesión de actos que les den origen impliquen una acumulación en el territorio nacional de activos o capital social superior al equivalente a ocho millones cuatrocientas mil veces el salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal y en la concentración participen dos o más Agentes Económicos cuyas ventas anuales originadas en el territorio nacional o activos en el territorio nacional conjunta o separadamente, importen más de cuarenta y ocho millones de veces el salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal.*

*(...)*

*Los Agentes Económicos involucrados que no se encuentren en los supuestos*

*establecidos en las fracciones I, II y III de este artículo podrán notificarla voluntariamente a la Comisión."*

<sup>8</sup> Página 1 de la Resolución del expediente CNT-004-2012.

<sup>9</sup> Página 19 de la Resolución del CNT-050-2015.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

Los promoventes señalan que la operación se notifica ya que actualiza los umbrales establecidos en todas las fracciones del Artículo 86 de la LFCE.<sup>10</sup>

Al respecto, se tiene que la operación actualiza la fracción I del artículo 86 de la LFCE, toda vez que la operación importa en el territorio nacional un monto de [REDACTED] <sup>1</sup> cantidad superior a dieciocho millones de veces la Unidad de Medida y Actualización (UMA) (equivalente a \$ 1,314.72 millones de pesos).

Por su parte, el artículo 87 de la LFCE dispone:

*“Artículo 87. Los Agentes Económicos deben obtener la autorización para realizar la concentración a que se refiere el artículo anterior antes de que suceda cualquiera de los siguientes supuestos:*

*I. El acto jurídico se perfeccione de conformidad con la legislación aplicable o, en su caso, se cumpla la condición suspensiva a la que esté sujeto dicho acto;*

*II. Se adquiera o se ejerza directa o indirectamente el control de hecho o de derecho sobre otro Agente Económico, o se adquieran de hecho o de derecho activos, participación en fideicomisos, partes sociales o acciones de otro Agente Económico;*

*III. Se lleve al cabo la firma de un convenio de fusión entre los Agentes Económicos involucrados, o*

*IV. Tratándose de una sucesión de actos, se perfeccione el último de ellos, por virtud del cual se rebasen los montos establecidos en el artículo anterior.*

*Las concentraciones derivadas de actos jurídicos realizados en el extranjero, deberán notificarse antes de que surtan efectos jurídicos o materiales en territorio nacional.”*

La operación notificada cumple con los supuestos establecidos en el artículo 87 de la LFCE, toda vez que el acto jurídico aún no se perfecciona y el cierre de la transacción se encuentra sujeto a la autorización de la Comisión.

**Cuarta.** Delta es una sociedad pública que cotiza en la Bolsa de Nueva York. Presta servicios de transporte aéreo, principalmente transporte regular de pasajeros, fletamiento y carga, tanto de manera doméstica en los EUA como internacional. Delta presta servicios aéreos desde los EUA a más de trescientos destinos en cincuenta y nueve países. Al treinta y uno de diciembre de dos mil catorce, Delta contaba con una flota operativa de ochocientos nueve aeronaves.

Dentro de los EUA, Delta basa sus operaciones en los aeropuertos de Atlanta, Boston, Detroit, Los Ángeles, Minneapolis-St. Paul, Nueva York-LaGuardia, Nueva York-JFK, Salt Lake City y Seattle.<sup>12</sup>

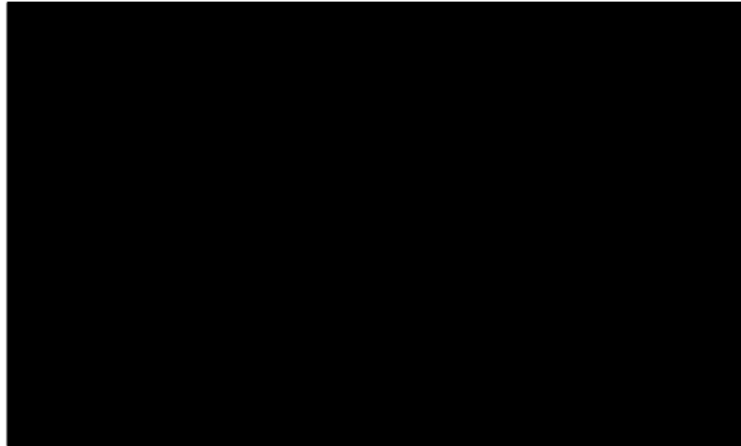
<sup>10</sup> Folio 2.

<sup>11</sup> Folio 9 del expediente CNT-134-2015.

<sup>12</sup> Folio 128.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**



Delta y sus subsidiarias también operan múltiples negocios relacionados con el transporte de pasajeros, tales como servicios de personal y de soporte de aviación a terceros, refinación de combustible de avión y servicios de jets privados.

Grupo Aeroméxico es una sociedad pública mexicana constituida en dos mil dos. Controla un grupo de subsidiarias que incluyen sociedades que prestan servicios públicos de transporte aéreo de personas (incluyendo regular y de fletamento) y bienes (incluyendo servicios de fletamento y carga) dentro y fuera de México y, en menor medida, a la prestación de servicios relacionados con otras operaciones aéreas. Sus subsidiarias Aerovías y Aerolitoral tienen concesión para prestar, entre otros, los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros.

Aerovías es una sociedad anónima propiedad de Grupo Aeroméxico, constituida de conformidad con las leyes mexicanas en mil novecientos noventa y ocho. Su principal actividad es la prestación de servicios de transportación aérea de personas y bienes, tales como transporte regular de pasajeros, fletamiento y carga, dentro y fuera de México, enfocándose en las rutas locales de alta densidad y en los mercados internacionales. Aerolitoral es la aerolínea de Grupo Aeroméxico enfocada en rutas de baja densidad e internacionales de corto alcance.<sup>13</sup>

Grupo Aeroméxico opera una red de rutas nacionales e internacionales bajo un sistema de red de rutas de conexión. Dicho sistema concentra la mayoría de las operaciones en el AICM o MEX (por su código de la IATA), así como en las bases secundarias de Monterrey, Guadalajara y Hermosillo.<sup>14</sup> Al treinta y uno de diciembre de dos mil quince, Grupo Aeroméxico contaba con una flota operativa de ciento veinticinco aeronaves de pasajeros. Actualmente cuenta con siete diferentes tipos de aeronaves.

Al treinta y uno de diciembre de dos mil quince, Grupo Aeroméxico operó más de seiscientos vuelos de pasajeros diariamente, volando a cuarenta y seis destinos nacionales y treinta y nueve destinos internacionales desde México, incluyendo diecinueve en EUA y Canadá, ocho en Sudamérica, siete en Centroamérica y el Caribe, tres en Europa y dos en Asia.<sup>15</sup> Aeroméxico es el operador de aerolíneas

<sup>13</sup> Folios: 321 y 415.

<sup>14</sup> Folio: 411.

<sup>15</sup> Folio: 331.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

más grande en México con base en porcentaje de tráfico de pasajeros, tamaño de flota y número de destinos atendidos.<sup>16</sup>



Grupo Aeroméxico, a través de otras de sus subsidiarias, participa en negocios relacionados con la prestación del servicio de transporte aéreo, tales como, i) venta de paquetes vacacionales a través del producto denominado Gran Plan (*Aeroméxico Vacations en Estados Unidos*), en los cuales los clientes obtienen la oportunidad de comprar paquetes que consisten en una combinación de vuelo, hotel y/o renta de auto a un precio de descuento comparado con el costo de dichos productos por separado,<sup>17</sup> y ii) la prestación del servicio de mantenimiento de aeronaves a terceros a través de la subsidiaria TechOps.<sup>18</sup>

**Quinta.** Previo a abordar el análisis del mercado involucrado en la operación, así como de los efectos de la operación conforme a la normativa aplicable, se presenta para mayor claridad una descripción general del sector de transporte aéreo.

*Características del sector aéreo*

Regulación

El sector aéreo es uno de los sectores específicamente regulados. Las aerolíneas tienen que operar bajo una normativa internacional, así como marcos regulatorios específicos para cada país, los cuales pueden ser diferentes entre sí. La regulación que aplica al sector puede ser económica, y también responder a objetivos de política pública como seguridad y protección al ambiente que influyen en el comportamiento de los agentes económicos que participan en el sector. En México, el marco regulatorio se conforma principalmente por la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos. La Ley de Aviación Civil, en términos de lo establecido por su artículo primero, tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado. Por su

<sup>16</sup> Folio: 376.

<sup>17</sup> Folio: 380.

<sup>18</sup> Folio: 380.





**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

parte, la Ley de Aeropuertos, en términos de lo establecido por su artículo primero, tiene por objeto regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles.

El servicio de transporte aéreo nacional, o también denominado cabotaje, es el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional. El servicio de transporte aéreo nacional regular se presta exclusivamente por aquellos proveedores del servicio de transporte aéreo que cuenten con concesión de la SCT y deberán ser personas morales de nacionalidad mexicana. Además, estas personas morales están sujetas a restricciones en materia de inversión extranjera. Es decir, en ningún caso una sociedad extranjera podrá llevar a cabo actividades de cabotaje.<sup>19</sup>

Actualmente, existen seis aerolíneas mexicanas que prestan servicios de transporte aéreo regular de pasajeros: Aeroméxico, Interjet, VivaAerobus, Volaris, Aeromar y Magnicharters.<sup>20</sup>

El servicio de transporte aéreo internacional, regular o no regular, es aquel cuyo origen o destino se ubica en países diferentes.<sup>21</sup> La mayoría de los servicios de transporte aéreo que se prestan entre los países se rigen principalmente por acuerdos bilaterales que se negocian entre ellos.

En el caso de México, el servicio de transporte aéreo internacional regular puede ser prestado por los concesionarios de los servicios de transporte aéreo nacional regular, previa autorización de la SCT, o por personas morales extranjeras que hayan obtenido el permiso respectivo por parte de la SCT.

Para que un concesionario mexicano pueda prestar servicios en una ruta internacional, debe contar con autorización por parte de la SCT y, además, debe ajustarse a lo acordado (generalmente mediante un tratado o convenio) con el país hacia el cual se opere la ruta.<sup>22</sup>

<sup>19</sup> Fuente: Artículo 2, fracción V, Artículo 9 y Artículo 18 de la Ley de Aviación Civil, que a la letra dicen:

*"Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:*

*(...)*

*V. Cabotaje: el transporte aéreo mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, entre dos o más puntos en territorio nacional;"*

*"Artículo 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas."*

*"Artículo 18. El servicio al público de transporte aéreo podrá ser: nacional o internacional; regular o no regular, y de pasajeros, carga o correo.*

*El transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas."*

<sup>20</sup> Adicionalmente a las seis aerolíneas antes mencionadas, existen otras dos aerolíneas mexicanas que prestan el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, que son Transportes Aéreos Regionales ("TAR") y Aéreo Calafia, S.A. de C.V. ("Aéreo Calafia"). Sin embargo, en dos mil catorce, fecha de la información más reciente con la que cuenta la Comisión, estas aerolíneas transportaron un número reducido de pasajeros. Fuente: Información pública de la DGAC de la SCT. Información disponible en formato electrónico en el folio 1700.

<sup>21</sup> Fuente: Artículo 4 del RLAC Civil que a la letra dice *"Artículo 4. El servicio de transporte aéreo internacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso y a las rutas internacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos aprobados, así como a las tarifas aprobadas y a los horarios autorizados por la Secretaría conforme a lo dispuesto por este Reglamento. La entrada o salida de los puntos en territorio nacional deben ser efectuados en aeródromos internacionales."*

<sup>22</sup> Fuente: Artículos 9 y 20 de la Ley de Aviación Civil que a la letra dicen:



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

En términos del artículo 20 de la Ley de Aviación Civil, en caso de que más de un concesionario mexicano solicite la operación de una misma ruta internacional, la SCT debe otorgar la autorización correspondiente a aquel que ofrezca “las mejores condiciones” para la prestación del servicio. La operación de las nuevas rutas debe iniciarse en un plazo no mayor a ciento ochenta días.

En el caso de las solicitudes de autorización por parte de sociedades extranjeras, se otorgarán los permisos conforme a los tratados celebrados con los Estados de los cuales dichos solicitantes sean nacionales.

En dos mil catorce, México contaba con cuarenta y ocho convenios aéreos con otras jurisdicciones en América, Europa o Asia.<sup>23</sup> Por lo que hace a los EUA, los servicios de transporte aéreo transfronterizo se prestan al amparo del Acuerdo Bilateral Vigente. Dicho acuerdo estipula que cada una de las partes tendrá el derecho de designar cuantas líneas aéreas desee para la operación del transporte aéreo internacional y de cancelar o modificar tales designaciones, para cualquier ruta.

Configuraciones y modelos de negocio.

El servicio de transporte aéreo se conforma en redes, las cuales tienden a prestar servicios *Point-to-Point* (punto a punto),<sup>24</sup> *Hub and Spoke*<sup>25</sup> o un híbrido. La siguiente ilustración muestra una red *Point-to-Point* con ocho nodos (aeropuertos) y dieciséis enlaces (rutas atendidas por aviones) independientes, así como una red *Hub and Spoke*, la cual está constituida por ocho nodos (aeropuertos *spokes*), un centro de interconexión (aeropuerto *hub*) y ocho enlaces.

**Ilustración 3.** Tipo de redes comúnmente usadas por las aerolíneas (punto a punto y *Hub and Spoke*)

---

“Artículo 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.

(...)

Los concesionarios a que se refiere este artículo podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría.”

“Artículo 20. La prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas estará sujeta a lo siguiente:

I. Para la operación de las rutas correspondientes se requerirá de autorización que otorgue la Secretaría;

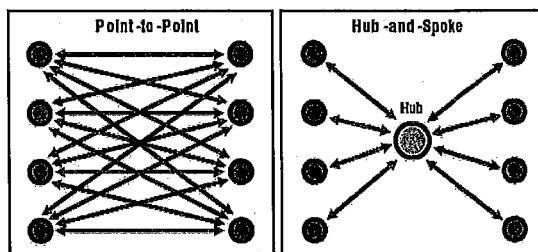
(...)

III. Las autorizaciones se ajustarán a lo convenido con el Estado hacia el cual se opere la ruta;”

<sup>23</sup> Fuente: Información pública de la DGAC de la SCT. Información disponible en formato electrónico en el folio 1700.

<sup>24</sup> La configuración punto a punto es aquella en la cual la aerolínea ofrece viajes origen – destino principalmente de forma directa, no siempre basan sus operaciones en un aeropuerto central para realizar conexiones y atender un mayor número de orígenes y destinos.

<sup>25</sup> En la configuración *hub and spoke*, las aerolíneas tienen uno o varios aeropuertos centrales de operaciones que se nutren de, y alimentan a, varios aeropuertos secundarios. Es “una configuración de la red en la cual una aerolínea consolida tráfico en un aeropuerto (*hub*) y de ahí sirve diferentes destinos (*spokes*)”. Folio: 331.



Fuente: Rodríguez, J.-P., C. Comtois y B. Slack (2014), "The Geography of Transport System", Tercera Edición, Routledge

La configuración *Hub and Spoke* genera mayor conectividad al concentrar las operaciones en los *hubs*, posibilitando la atención a destinos que de otra forma no podrían ser atendidos, haciendo más óptima la operación de las aerolíneas mediante la posibilidad de explotar economías de escala, densidad y alcance.<sup>26,27</sup>

Un ejemplo de configuración de red *Hub and Spoke*, es el caso del *hub* del AICM. Supongamos que un pasajero está en Culiacán y quiere ir a Campeche. Si no existe suficiente demanda para justificar la apertura de un vuelo directo entre esas ciudades, entonces alguna aerolínea que tenga como *hub* al AICM podría ofrecer un vuelo en conexión de Culiacán a la Ciudad de México y después de la Ciudad de México a Campeche.

Una red *Hub and Spoke* presenta las siguientes ventajas: i) economías de escala en las conexiones, ofreciendo una alta frecuencia de los servicios; ii) economías de escala en el *hub*, permitiendo el desarrollo potencial de un sistema de distribución eficiente, ya que los *hubs* manejan grandes cantidades de tráfico; iii) economías de alcance en el uso de instalaciones de transbordo. No obstante, tiene el inconveniente de que sus rutas son vulnerables a interrupciones y retrasos en el *hub*, resultado de la falta de conexiones directas (vuelos directos).

Por su parte, una red *Point-to-Point* tiene la ventaja de tener un menor tiempo por ruta, así como no sufrir retrasos e interrupciones por problemas en el *hub*, se aprovechan más las aeronaves ya que la estancia en los aeropuertos es menor y el equipo se utiliza más intensamente. Sin embargo, este tipo de red presenta una menor demanda por ruta en comparación con una red *Hub and Spoke*.

Las aerolíneas pueden modificar su modelo de negocios, pudiendo tener un esquema híbrido que combine los dos modelos, a efecto de llegar a un punto óptimo que les sea eficiente para la

<sup>26</sup> Folio 1302.

<sup>27</sup> Las economías de densidad son la disminución en los costos unitarios causados por un incremento en la cantidad de servicios de transporte que se proveen dentro de una red con determinado tamaño. Las economías de escala son la disminución en los costos unitarios causados por aumentos tanto en el tamaño de la red como en la cantidad de servicios de transporte que se proveen. Las economías de alcance son la disminución en los costos unitarios causados por un incremento en el número de puntos donde se ofrecen los servicios de transporte.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

maximización de sus beneficios. Es decir, no existe una línea claramente trazada entre cada uno de estos modelos.<sup>28</sup>

Efectos de red

Las aerolíneas orientadas al sistema de *Hub and Spoke* aprovechan el gran número de ciudades de origen/destino que pueden ofrecer con frecuencias atractivas para generar las economías de escala y de alcance que necesitan. Cuando los aeropuertos están localizados en ciudades de gran atracción por el número de pasajeros que buscan ese destino (megalópolis), la presencia de un *hub* garantiza una operación más eficiente de la red.<sup>29</sup> El tamaño y relevancia de la Ciudad de México garantiza un tráfico hacia esa ciudad que permite una operación más eficiente del sistema de *Hub and Spoke*; esto no es necesariamente cierto para ciudades más pequeñas.

Si una aerolínea desea atender una ciudad donde una aerolínea rival tiene un *hub*, tomará en cuenta en su decisión de entrada y su política de precios la presencia de esta última, ya que su capacidad de respuesta es alta en dicha ciudad.

Asimismo, como lo documenta la literatura, la presencia de aerolíneas rivales en origen (o destino) tiene capacidad de disciplinar los precios que fijan las aerolíneas, a pesar de que aquellas no ofrezcan esa ruta en particular.<sup>30</sup>

Adicionalmente, cuando una red crece, la posibilidad de conexión entre dos puntos se incrementa, ciudades que antes no tenían conexión, ahora la tendrían. Esto es lo que llamamos externalidades de red.

Alianzas entre aerolíneas

Las alianzas pueden generar eficiencias para las aerolíneas por la racionalización de la red y el ahorro en costos por las economías de alcance que puede originar un *hub*. Sin embargo, también es cierto que pueden implicar riesgos a la competencia. En primer lugar, pueden disminuir la competencia en los servicios de transporte aéreo de pasajeros derivado de la eliminación de la presión competitiva, actual o potencial, entre redes que formarán parte de la alianza. En segundo lugar, podrían tener efectos de concentración en los nodos de la red (aeropuertos) que, en el caso de los aeropuertos *hub* saturados, podría implicar daños al proceso de competencia en toda la red.

La cooperación entre aerolíneas tiene varios niveles de profundidad, que van desde los acuerdos interlineales, los códigos compartidos y alianzas aéreas internacionales, hasta los acuerdos de coinversión y los JCAs, que pueden implicar la compartición de ingresos, costos y beneficios, así

<sup>28</sup> Fuente: OCDE (2014) Airline Competition. Background Paper by the Secretariat, páginas 8 y 9. Disponible en: [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP\(2014\)14&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP(2014)14&docLanguage=En)  
Folios: 1611, 1612, 1730 y 1731.

<sup>29</sup> Vease Philipp Goedeckin, Springer, 2010, "Networks in Aviation - Strategies and Structures".

<sup>30</sup> Para mayor referencia ver "The Price effect of eliminating potential competition: evidence from an airline merger" de Kwoka y Shumilkina, publicado en *Journal of Industrial Economics*, 58, páginas 767 al 793, en 2010.



**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-127-2016**

como un diseño conjunto de redes, frecuencias y precios. A continuación, se presenta una breve descripción de cada uno de los tipos de convenios:

- Los acuerdos interlineales son aquellos que permiten que los boletos de una aerolínea sean comercializados a través de otra, a efecto de que el *“pasajero viaje con un solo boleto entre dos puntos que no son atendidos por un solo operador”*,<sup>31</sup> evitando que se compren dos boletos por separado. De igual forma, se evita que el pasajero tenga que recoger y registrar de nuevo el equipaje en los puntos de conexión. En un itinerario interlineal el viaje en cada tramo del itinerario está sujeto a contratos distintos de transportación con las distintas aerolíneas operadoras.<sup>32</sup>
- Por su parte, los códigos compartidos son una forma de cooperación más integrada que los acuerdos interlineales, en donde una aerolínea puede comercializar vuelos que otra aerolínea opera. Mediante estos códigos, la aerolínea comercializadora ofrece los boletos bajo su propio código designado en el vuelo de la línea operadora. De esta forma, el contrato de transporte ya es solo entre la comercializadora y el pasajero. Cuando los códigos compartidos se combinan con otros vuelos dentro de la red de la aerolínea comercializadora, se puede incrementar sustancialmente la oferta de rutas. Este tipo de acuerdos permite que se maximice la cobertura de red, así como beneficios comerciales y operativos.<sup>33</sup>
- Las alianzas aéreas internacionales son acuerdos que implican un mayor nivel de cooperación e integración que los códigos compartidos y son *“la agrupación de dos o más aerolíneas con objetivos comunes de cara a los pasajeros, donde por su unión entre ellas (sic) son capaces de generar mayores beneficios en términos de destinos, conexiones, viajero frecuente, sinergias y ventas a sus pasajeros comunes”*.<sup>34</sup> Dentro de estas alianzas, cada miembro acuerda celebrar acuerdos bilaterales de código compartido con los demás miembros de la alianza. Asimismo, los miembros de la alianza acuerdan celebrar acuerdos recíprocos, los cuales permiten acceso a cada una de sus salas en los aeropuertos. También celebran programas recíprocos de viajero frecuente, los cuales permiten a los pasajeros de cada miembro de la alianza ganar millas en sus programas de viajero frecuente al viajar en vuelos operados por otras aerolíneas miembros de la alianza y canjear sus millas por vuelos operados por otro miembro de la alianza. Actualmente, existen tres alianzas internacionales principales: *Star Alliance, SkyTeam y OneWorld*.<sup>35</sup>
- Finalmente, los acuerdos de coinversión (ya sea por la vía contractual, como un JCA, o por la vía accionaria) representan el mayor nivel de integración y cooperación comercial y operativa entre aerolíneas, pues implican un acuerdo de neutralidad de metal.<sup>36</sup> Normalmente, estos

<sup>31</sup> Folio: 1307-1308.

<sup>32</sup> Folio: 1308-1310.

<sup>33</sup> Folios: 4342 y 4343.

<sup>34</sup> Folios: 1310.

<sup>35</sup> Folio: 1310.

<sup>36</sup> La neutralidad del metal es una regla general en la industria aeronáutica en acuerdos entre aerolíneas y tiene dos principales características: (i) la no distinción desde el punto de vista del consumidor (el uso de los servicios será indistinto



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

acuerdos se enfocan en un mercado determinado respecto del cual funcionan, como si las aerolíneas se hubieran fusionado en dicho acuerdo.

La operación objeto de análisis en el presente expediente es una concentración en la que Delta pretende adquirir acciones de Grupo Aeroméxico, lo cual implica dos redes que se traslapan en el transporte transfronterizo entre México y EUA (a través de vuelos directos y con conexión), así como en el transporte aéreo entre México y otras regiones del mundo, diferentes a EUA, a través de vuelos con conexión. Las dos redes no son entrantes potenciales en los vuelos de cabotaje que salen de sus respectivos *hubs*, en virtud de las restricciones regulatorias que impiden que aerolíneas extranjeras como Delta puedan ofrecer este tipo de servicios en México.<sup>37</sup>

**Sexta.** En la presente consideración se realiza el análisis para determinar el mercado relevante de la operación, de acuerdo con la normativa aplicable.

Al respecto, Delta y Grupo Aeroméxico consideran que el mercado relevante de la operación notificada se define como sigue:

*“Delta como Grupo Aeroméxico participan en diversos mercados de transporte aéreo de pasajeros y carga en múltiples jurisdicciones alrededor del mundo. De conformidad con el Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo de fecha 15 de agosto de 1960 celebrado entre los gobiernos de los Estados Unidos y México, el cual se encuentra vigente, así como con otros acuerdos bilaterales tales como el Acuerdo Internacional de Tránsito de Servicios Aéreos (International Air Services Transit Agreement, “LASTA”), las aerolíneas únicamente pueden operar rutas desde y hacia países extranjeros directamente desde sus países de origen (i.e., Grupo Aeroméxico únicamente puede operar vuelos desde y hasta México y Delta solamente puede operar vuelos desde y hasta Estados Unidos). Por lo tanto, los únicos mercados relevantes para fines de esta notificación son rutas con origen y destino (O&D) entre México y los Estados Unidos.”<sup>38</sup>*

Dicha definición de mercado guarda estrecha relación con la definición de mercado relevante propuesta por Aerovías y Delta en el marco de la operación notificada y radicada bajo el expediente CNT-050-2015.<sup>39</sup>

- **“Dimensión de producto.**- Son los servicios para el transporte de pasajeros, carga y/o correo, por la vía aérea, entre puntos ubicados en México y puntos ubicados en los Estados Unidos de América, tanto considerados en su conjunto como por separado, pero dentro de éste, cada

de la aerolínea que los provea); y (ii) la no distinción desde el punto de vista de la aerolínea (no existe distinción entre la venta de boletos en su propia aeronave o la venta de boletos en la aeronave de su socio). Folios: 1166 y 1167.

<sup>37</sup> De acuerdo con el artículo 9 de la Ley de Aviación Civil, se requiere de una concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular y tal concesión solo se otorgará a personas morales mexicanas. Lo cual limita a Delta para que preste servicios en el territorio nacional y tiene por consecuencia que no haya desarrollado una red que atienda puntos dentro del país, diferentes a los que tiene como origen o destino un punto en EUA, que sean coincidentes con los de Aeroméxico.

<sup>38</sup> Folio 2 del presente expediente, en relación con lo señalado en el folio 14 del expediente CNT-134-2015.

<sup>39</sup> Folio 1154.



**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-127-2016**

*uno de los pares origen-destino que, de manera concurrente, ambas aerolíneas atienden en la actualidad.*

- **Dimensión Geográfica.-** *Son todos los pares de ciudades, una en México y otra en Estados Unidos de América, vinculadas por vuelos directos, presentes y futuros, tanto considerados en su conjunto como cada par por separado, que Aerovías y Delta atienden en la actualidad de manera concurrente.*
- **Dimensión Temporal.** *Se define por las barreras de entrada, tales como los requisitos gubernamentales y de inversión requeridos para la entrada de nuevos prestadores del servicio aéreo en los pares de ciudades relevantes, tanto vigentes en la actualidad como en el caso de que el nuevo Convenio Bilateral sea aprobado y puesto en vigor por las autoridades competentes de ambos países, y el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América ("DoT") otorgue Antitrust Immunity a la alianza que aquí se notifica."*

Independientemente de lo anterior, se prosigue a definir el mercado relevante en los términos de la LFCE.

La fracción I del artículo 63 de la LFCE señala que para determinar si la concentración debe ser impugnada o sancionada en términos de la LFCE, la Comisión debe determinar el mercado relevante. Al respecto, la Comisión debe determinar el mercado relevante considerando los términos prescritos en el artículo 58 de la LFCE, mismo que señala en su fracción primera:

*"I. Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución;"*

*Dimensión de producto*

Aeroméxico y Delta coinciden en la prestación de servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, fletamento y carga entre México y otros países o regiones del mundo: EUA, Canadá, Centroamérica y el Caribe, Sudamérica, Europa y Asia.

*Sustitución entre los servicios de transporte aéreo y los otros modos de transporte*

Existen otros medios de transporte de pasajeros, como el autobús y el ferrocarril. En México, sin embargo, el desarrollo del ferrocarril para transporte de pasajeros ha sido escaso e insuficiente para considerarlo una alternativa a cualquier medio de transporte de pasajeros.<sup>40</sup>

<sup>40</sup> En el anuario estadístico ferroviario de la SCT se indica que el transporte ferroviario de pasajeros solo se realiza en dos rutas:

*"Con respecto al transporte de pasajeros, es una política del Gobierno Federal garantizar la prestación del servicio en las comunidades aisladas que no cuentan con otro medio de transporte público, tal es el caso del ferrocarril que transita en la ruta Chihuahua-Los Mochis."*



**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-127-2016**

Por otro lado, el autobús podría ser usado para cubrir ciertas necesidades de transportación de pasajeros. Por ejemplo, Grupo Aeroméxico señala en su Reporte Anual dos mil quince a la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV") lo siguiente:

*"La industria mexicana de las aerolíneas experimenta competencia entre las diferentes aerolíneas y, en ciertos casos, se enfrenta a la competencia de otros medios de transporte, en particular operadores de autobuses interestatales y de primera clase y de lujo."*<sup>41</sup>

Sin embargo, las características de la geografía mexicana, así como las distancias considerables que existen entre las ciudades ubicadas en México y otras regiones como EUA, Centro y Sudamérica impiden que el transporte vía autobús pueda ser equiparable, en términos de tiempo, al traslado vía aérea. Asimismo, en el caso de otras regiones del mundo como Asia, Europa o África, el transporte vía autobús es imposible. Esto resulta particularmente importante al momento de comparar alternativas de transportación entre dos puntos.

De hecho, en el informe de Grupo Aeroméxico a la BMV se presentan estimaciones de las diferencias en tiempos de traslado vía aérea en comparación con el autobús. Se estima, por ejemplo, que el tiempo de traslado entre la Ciudad de México y Tijuana en autobús es de cuarenta y dos punto un horas (42.1) mientras que el tiempo de traslado en avión es de tres punto siete horas (3.7), resultando en una diferencia considerable en el servicio.<sup>42</sup> En este contexto, el transporte mediante autobús no constituye una alternativa viable al transporte aéreo entre ciudades de México y EUA, así como otras regiones del mundo. De conformidad con información pública, esta situación es reconocida por Grupo Aeroméxico, quien señala lo siguiente:

*"De conformidad con el tamaño de la industria de transporte de autobuses interestatal en México, consideramos que la red de transporte de autobuses en México no se ha desarrollado de forma completamente integral y como una alternativa de transporte eficiente en tiempo, principalmente debido a las grandes distancias entre las ciudades de México y a factores naturales, como las montañas de gran altitud que hacen difícil la travesía"* (énfasis añadido).<sup>43</sup>

Volaris, por su parte, señala lo siguiente en su informe anual dos mil quince: "(...) enfrentamos competencia nacional por parte de las alternativas de transporte terrestre, principalmente de compañías de autobuses. Los servicios ferroviarios de pasajeros en México son limitados. Existe una

*Así mismo, se presenta la información del Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México en la ruta Buenavista-Cuautitlán, el cual registró un incremento en el movimiento de pasajeros del 5.8% con respecto al 2013, al movilizar 47.7 millones de pasajeros en 2014, resaltando la mayor afluencia en las terminales de Buenavista y Cuautitlán."* Fuente: Información pública disponible en [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGTFM/Anuarios\\_DGTFM/Anuarios\\_pdf/Anuario\\_2014.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGTFM/Anuarios_DGTFM/Anuarios_pdf/Anuario_2014.pdf)

Folio: 6080.

<sup>41</sup> Folio: 411.

<sup>42</sup> Folio: 412.

<sup>43</sup> Folio: 412.





**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-127-2016**

*industria importante del autobús en México, (...)” (énfasis añadido).*<sup>44</sup> Es decir, Volaris reconoce que el autobús le representa competencia a esa empresa, pero en las rutas nacionales.

Además, en el presente expediente, Delta y Grupo Aeroméxico incorporan por referencia el análisis que presentó en el marco de la operación notificada bajo el número de expediente CNT-050-2015.<sup>45</sup> Al respecto, cabe señalar que la dimensión del producto relevante propuesta por las partes en ese expediente incluye los servicios de transporte aéreo, sin considerar otros medios de transporte alternativos dentro del mismo mercado.<sup>46</sup>

Por todo lo anterior, es posible inferir que no hay sustitución de los servicios de transportación aérea y cualquier otro medio de transporte disponible entre puntos de origen/destino en México y puntos de origen/destino en EUA y otras regiones del mundo.<sup>47</sup>

*Sustitución entre los servicios de transporte aéreo regular y no regular*

En términos de la Ley de Aviación Civil, el servicio de transporte aéreo regular es aquel que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios. En consecuencia, el servicio de transporte aéreo no regular, ya sea nacional o internacional, es aquel que no está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y/u horarios. Los servicios de transporte aéreo no regular incluyen, entre otros, los de fletamento, taxi aéreo y ambulancia aérea.

En el contrato de fletamento de aeronaves, el permisionario de transporte aéreo no regular (fletante) pone a disposición del fletador la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves para transporte de carga, personas o correo, durante un periodo determinado. De acuerdo con el artículo 8 del RLAC, el fletamento puede ser de paquete turístico u excursión o de traslado de grupos.

Los servicios de ambulancia aérea tienen la finalidad de realizar servicios de transporte de personas lesionadas o enfermas, y las aeronaves con las que se presta cuentan con servicios médicos a bordo.

Finalmente, el taxi aéreo es un servicio de transportación aérea de personas en el que el permisionario pone a disposición del usuario la capacidad útil total de una o más aeronaves, con personal técnico aeronáutico de vuelo. En términos del artículo 23 de la Ley de Aviación Civil, las aeronaves que se utilizan para prestar el servicio de taxi aéreo son de hasta quince personas o tres mil quinientos kilogramos de carga. Así, este tipo de transporte sirve principalmente para operar vuelos ejecutivos.

En consecuencia, los servicios de transporte aéreo no regular tienen características distintas a las del servicio regular, pues generalmente están enfocados a satisfacer necesidades de quien desea adquirir la capacidad total o parcial de una aeronave.

<sup>44</sup> Folio: 715.

<sup>45</sup> Folio 2 del presente expediente, en relación con lo señalado en el folio 14 del expediente CNT-134-2015.

<sup>46</sup> Folio 2 del presente expediente, en relación con lo señalado en el folio 14 del expediente CNT-134-2015.

<sup>47</sup> Se considera que los argumentos vertidos en la sección de sustitución entre transporte aéreo regular e irregular de pasajeros son aplicables al servicio transportación terrestre de pasajeros. Es decir, no se consideran que exista sustitución entre el transporte terrestre público regular de pasajeros a través de autobús o ferrocarril y otras modalidades de transporte terrestre como taxi.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

Por lo anterior, se concluye que los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros y el servicio de transporte de pasajeros no regular no son sustitutos entre sí.

Como se señaló previamente, Delta y Aeroméxico coinciden en la prestación de servicios de fletamento. Sin embargo, los servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros representaron una proporción muy pequeña de los ingresos totales de Aeroméxico y Delta. En el caso de Grupo Aeroméxico, los ingresos por la prestación de estos servicios representaron el [REDACTED] de sus ingresos totales en dos mil quince<sup>48</sup> y, en el caso de Delta y sus subsidiarias, apenas representaron menos del [REDACTED] de sus ingresos totales en dos mil quince.<sup>49</sup> Por lo anterior, se considera innecesario profundizar el análisis sobre el particular.

*Servicios de transporte aéreo de carga*

El transporte de carga no es el negocio principal de Grupo Aeroméxico y Delta y lo ofrecen de forma complementaria al transporte aéreo regular de pasajeros.

Al respecto, Delta ofrece los servicios de transporte de carga mediante el espacio disponible en sus propias aeronaves de transporte regular de pasajeros.<sup>50</sup> Aeroméxico, por su parte, también presta estos servicios mediante el espacio disponible en sus aeronaves de transporte aéreo regular de pasajeros, el espacio de otras aerolíneas a través de contrato y cuenta solamente con una aeronave exclusiva para carga, que se encuentra bajo un contrato de arrendamiento.<sup>51</sup>

Por otro lado, [REDACTED] de los ingresos de Grupo Aeroméxico y Delta provienen de los servicios de transporte de pasajeros. En el caso de Grupo Aeroméxico, los ingresos provenientes de los servicios de carga representaron el [REDACTED] de sus ingresos [REDACTED] en dos mil quince.<sup>52</sup> Por su parte, para Delta, estos ingresos representaron el [REDACTED] de sus ingresos [REDACTED] en dos mil quince.<sup>53</sup>

Por las razones anteriores, se considera innecesario profundizar respecto de los efectos de la operación con relación a la prestación de los servicios de transporte aéreo de carga.

*Sustitución entre los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros prestados por las aerolíneas tradicionales y las aerolíneas de bajo costo*

En la industria aérea se ha intentado diferenciar los servicios de transporte aéreo de pasajeros en términos del volumen y calidad de los servicios que ofrecen las aerolíneas de manera complementaria a los de transporte aéreo, el nivel de las tarifas y otros elementos. Esta distinción ha llevado a clasificar

<sup>48</sup> Folio: 687.

<sup>49</sup> Folio 685.

<sup>50</sup> Folio 1747.

<sup>51</sup> Folios: 379 y 380.

<sup>52</sup> Folio: 687.

<sup>53</sup> Folio 685.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

los servicios de transporte aéreo en los modelos de “servicio completo o tradicional” o FSC y el de “bajo costo” o LCC.

De acuerdo con la OCDE,<sup>54</sup> dentro de las características del primer modelo destacan la oferta de servicios para clases de negocios o de primera, los diferentes canales de comercialización de los boletos (como redes de puntos de venta), la cobertura internacional más allá del mismo continente, los servicios complementarios y una red organizada que permite ofrecer rutas indirectas con servicios en conexión.

Por otra parte, el modelo de bajo costo se caracteriza por ofrecer de forma desagregada servicios complementarios y sus respectivas tarifas en vuelos punto a punto y por realizar sus ventas preponderantemente a través de la Internet. Asimismo, típicamente este modelo no cuenta con una división en la cabina de las aeronaves para los pasajeros de negocios o de primera o *premium*.

Inclusive, en la industria se ha utilizado una sub-clasificación como aerolíneas de ultra bajo costo, que se distinguen por la utilización de un modelo de negocios con un enfoque en el bajo costo, la utilización eficiente de activos, desagregación de fuentes de ingresos, además de tarifas base con múltiples productos y servicios ofrecidos por un costo adicional.<sup>55</sup>

Sin embargo, las aerolíneas pueden modificar su modelo de negocios, variando el grado del modelo tradicional y del de bajo costo, a efecto de llegar a un punto óptimo que les sea eficiente para la maximización de sus beneficios.<sup>56</sup> Es decir, no existe una línea claramente trazada entre cada uno de estos modelos.

Por ejemplo, Volaris ha reconocido que, en los últimos años, diversas aerolíneas tradicionales en el mundo han experimentado reestructuras financieras significativas que les han permitido reducir sus altos costos laborales, reestructurar su deuda, modificar o terminar sus planes de pensión y en general reducir su costo de estructura. Esto ha resultado en una flexibilidad en la fuerza de trabajo y en la reducción de costos, mejorando simultáneamente la oferta de productos similares a los ofrecidos por otras aerolíneas de bajo costo. Así, señala que la diferencia en la estructura de costos y la ventaja competitiva que mantenían las aerolíneas de bajo costo de alguna forma ha disminuido.<sup>57</sup>

Por su parte, Grupo Aeroméxico también reconoce que las aerolíneas de bajo costo representan competencia en las rutas internacionales:

***“Competidores en Rutas Internacionales*”**

<sup>54</sup> OCDE (2014), *Airline Competition*. Páginas 6 y 7, Disponible en:

[http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP\(2014\)14&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP(2014)14&docLanguage=En)  
Folios: 1607, 1608, 1729 y 1730.

<sup>55</sup> Folio: 706.

<sup>56</sup> OCDE (2014), *Airline Competition*. Página 8, información pública.  
[http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP\(2014\)14&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP(2014)14&docLanguage=En)  
Folios: 1611 y 1730.

<sup>57</sup> Volaris, Reporte Anual a la Bolsa Mexicana de Valores, páginas 52 y 53. Disponible dispositivo electrónico en el folio: 2530.





**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

[REDACTED] con cierta independencia de qué tipo de consumidor atienden.<sup>61</sup> Por último, no se detectó información desagregada por tipo de consumidor que haga pensar que es relevante dicha división para el análisis de los efectos de la concentración.

*Dimensión geográfica*

La competencia se basa en las características de una industria de red propia del sistema aéreo.<sup>62</sup> En este sentido, si bien los consumidores no pueden sustituir un destino por otro,<sup>63</sup> los precios que enfrentan dependen de la configuración de red de los competidores, que pueden originar una competencia potencial aun y cuando dichos competidores no ofrezcan un trayecto en lo particular.

La decisión del consumidor para usar una determinada aerolínea en un viaje en particular está influida por la capacidad de la aerolínea de ofrecer vuelos que se ajusten a sus necesidades de viaje; esto es, que lleguen a los puntos de su interés y en los tiempos de su preferencia, lo cual está directamente relacionado con la amplitud de la red de la aerolínea y con la frecuencia de vuelos que ofrece. Cabe señalar que la amplitud de la red y la frecuencia de los vuelos de las aerolíneas adquiere mayor relevancia si se considera que existen consumidores que utilizan el servicio de manera frecuente, es decir consumidores que no realizan un solo viaje a lo largo del tiempo, sino que lo hacen (en mayor o menor intensidad) en repetidas ocasiones a diferentes destinos (en mayor o menor medida) dentro de un periodo.<sup>64,65</sup>

<sup>61</sup> Folio: 1406.

<sup>62</sup> Respecto del método para definir mercado relevante en un contexto de red, se tiene experiencia internacional como el caso UPS-TNT Express de 2013 (Case No COMP/M.6570 – UPS/ TNT EXPRESS) en la Unión Europea. En el citado caso, se analiza el servicio de entrega de paquetes pequeños, que es una industria eminentemente de red, y particularmente está caracterizada por discriminación de precios. En la definición de mercado relevante se afirma que las características de la industria vuelven al *SSNIP test* inadecuado, puesto que los problemas de la prueba ocurren en industrias donde existe discriminación de precios y, por tanto, en la industria del transporte público regular de pasajeros algunos consumidores pagan precios diferentes para transacciones similares.

<sup>63</sup> El servicio de transporte aéreo de pasajeros tiene la finalidad de satisfacer la necesidad de un pasajero de transportarse de un punto a otro. En este contexto, desde el punto de vista de la demanda, los vuelos entre pares de ciudades con origen y/o destino diferente no son sustitutos. Lo anterior, en virtud de que los consumidores que desean viajar entre dos puntos determinados —por ejemplo, entre México y Nueva York—, difícilmente encontrarán como sustituto un vuelo entre otro par de puntos —por ejemplo, entre México y Londres.

<sup>64</sup> Véase, RESOLUCIÓN N° 37/2011 del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile. "...en opinión de este Tribunal, el mercado relevante de producto en la consulta de autos no sólo se define por un determinado par Origen-



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

La industria de la aviación es una industria de red, por lo que, desde la perspectiva de las aerolíneas, la competencia se lleva a cabo entre las redes propias y alianzas. Esto se refleja en particular por las estrategias de mercadeo (como descuentos por volumen a clientes corporativos para elegir una aerolínea sin tener en cuenta únicamente el precio de una ruta en específico).

En efecto, estrategias utilizadas por las aerolíneas, como programas de pasajero frecuente, tienen como objetivo fidelizar a los consumidores.<sup>66</sup> De igual manera, los clientes corporativos (que tienden a ser consumidores *premium*) prefieren aerolíneas con redes más extensas puesto que, en caso de ser necesario, pueden cambiar un pasaje para otro destino u otra fecha en una aerolínea con una red más extensa o más densa y con gran disponibilidad de horarios de vuelo. Por lo que los efectos de red adquieren distintos grados de importancia según el tipo de consumidor, esto es, consumidores más sensibles al tiempo, por un lado, y consumidores más sensibles al precio, por otro.<sup>67</sup> Al respecto, cuando los pasajeros adquieren vuelos con conexión, prefieren comprar el vuelo con la misma aerolínea para evitar retrasos y otras incomodidades derivadas de viajar con dos o más aerolíneas.

Adicionalmente, las partes argumentan que, derivado de la presente operación, Delta y Grupo Aeroméxico seguirán [REDACTED] en el contexto previamente establecido en el JCA,<sup>68</sup> en el cual se contemplan [REDACTED]

[REDACTED] Ambas acciones tienen como fundamento características observables en industrias de red (economías de escala, de alcance y efectos o externalidades de red) y no únicamente ganancias en rutas específicas.

Al respecto, a la pregunta de cómo analiza la apertura o cierre de vuelos, Delta contestó lo siguiente:

[REDACTED]

*Destino, sino que también está condicionado por efectos de red, los que adquieren distintos grados de importancia según cuál sea el tipo de consumidor, esto es, consumidores más sensibles al tiempo, por un lado, y consumidores más sensibles al precio, por otro."*

<sup>66</sup> El establecimiento de programas de viajero frecuente o fidelidad y el nivel de beneficios acumulados asociados a éstos influyen en muchos casos en las decisiones de algunos viajeros, especialmente los que usan la red con más intensidad. Asimismo, los programas de viajero frecuente pueden verse como los programas de descuento (créditos), que utilizan las empresas para no disminuir el precio de lista y vincular los descuentos a cantidades y no a precios.

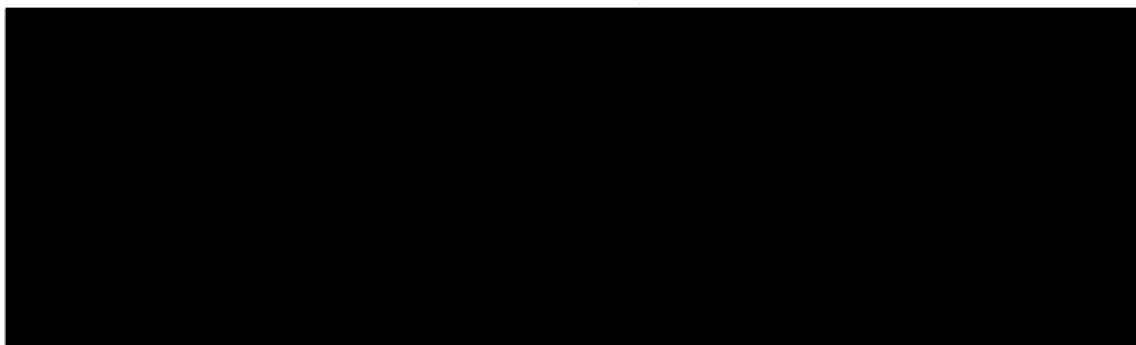
<sup>67</sup> Al respecto, OZ Shy, en el capítulo 9 (The Airline Industry) de su libro *The Economics Of Network Industries* menciona lo siguiente: "Una característica importante que los pasajeros valoran al elegir una aerolínea es la frecuencia de los vuelos ofrecidos por cada compañía aérea en la ruta deseada. Una alta frecuencia de vuelos permite a los pasajeros mayor flexibilidad para reservar su vuelo en el momento deseado, así como la flexibilidad de cambiar el vuelo en caso de que deseen reprogramarlo"

<sup>68</sup> Folio 2 del expediente en que se actúa, en relación con el folio 2 del expediente CNT-134-2015.

<sup>69</sup> Folio 1122.

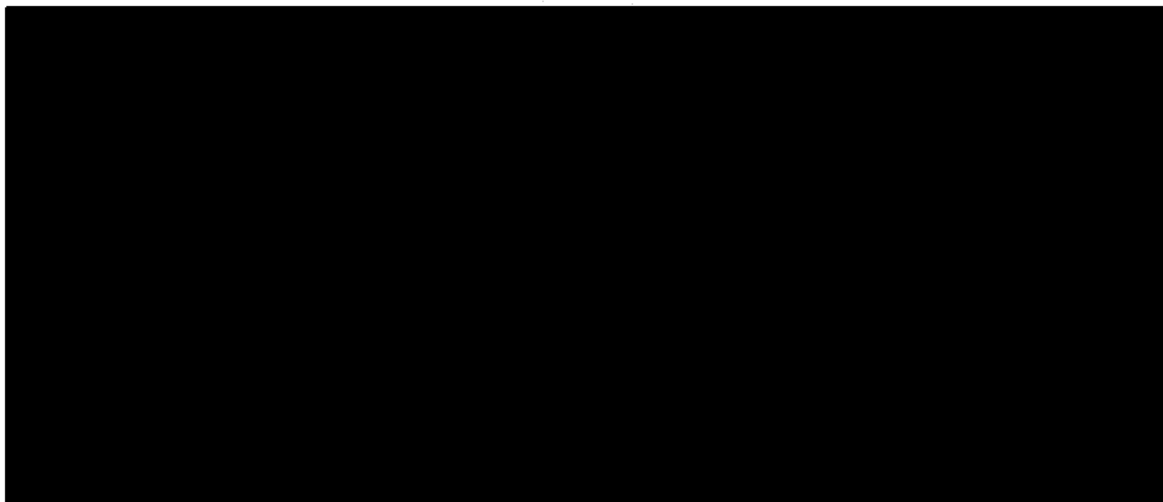


Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016



De esta manera, el mercado se encuentra interrelacionado a través de los distintos prestadores del servicio, lo que conforma un sistema integral en el que confluyen varios puntos de interconexión entre diversas redes y rutas de origen y destino que integran la red.<sup>71</sup>

Respecto de su equipo de planeación, Delta indica que:



El crecimiento y estructura de una red depende, entre otros factores, de las restricciones legales, tales como acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo entre los gobiernos de dos países. Un marco normativo, internacional o nacional, restrictivos puede imponer limitaciones a las aerolíneas para desplegar libremente sus redes y, por ende, interconectar distintos puntos dentro de un país (e.g., restricciones al cabotaje nacionalidad) y entre países (e.g., restricciones a libertades aéreas comerciales). A su vez, la estructura de la red afecta directamente al flujo de pasajeros que utilizan la red.

Al respecto, recientemente entró en vigor el Acuerdo Bilateral Vigente que permite una mayor liberalización del sector aéreo entre México y Estados Unidos. Es el primer acuerdo de este tipo para México, conocidos comúnmente como Acuerdos de Cielos Abiertos. Implica, entre otros aspectos,

<sup>70</sup> Folio: 1052.

<sup>71</sup> Elementos que refuerzan esta interconectividad son, por ejemplo, los códigos interlineales, códigos compartidos y acuerdos de cooperación conjunta que existen tanto entre Delta y Grupo Aeroméxico como en la industria en general.

<sup>72</sup> Folio: 1055.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

una reducción de restricciones al crecimiento y estructura de las redes de las aerolíneas mexicanas y estadounidenses, tales como la eliminación de las restricciones al número de aerolíneas en cada ruta. Esta situación puede provocar que el crecimiento y estructura de las redes de las aerolíneas mexicanas y estadounidenses cambien en un futuro cercano.

Bajo este contexto, el análisis para definir la dimensión geográfica de las redes (regional o mundial) considera evidencia actual (e.g., infraestructura ya instalada, flujo de pasajeros) y pronósticos sobre el crecimiento y estructura de las redes de las aerolíneas mexicanas y estadounidenses dado el Acuerdo Bilateral Vigente. Adicionalmente, se considera la postura de Delta sobre el ámbito geográfico del mercado relevante.

En dos mil quince, el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos celebró con el Gobierno de los Estados Unidos de América el Acuerdo Bilateral Vigente, lo cual implicó una modernización del acuerdo anterior. Por su parte, el Gobierno de los Estados Unidos tiene más de cien acuerdos de cielos abiertos.<sup>73</sup> Esta diferencia, entre otras, pudo haber provocado una asimetría en la estructura y flujos de las redes propias de Aeroméxico y de Delta, y también puede provocar una asimetría en los efectos de la presente operación. Así, al ser Delta una aerolínea estadounidense, tiene mayor flexibilidad de modificar la estructura de su propia red; mientras que Aeroméxico, al ser una aerolínea mexicana, tiene menor flexibilidad para modificar y extender la estructura de su red. Esto provocaría que el traslape de ambas redes se concentre entre México y Estados Unidos.

Así, aun cuando Aeroméxico y Delta pueden coincidir en rutas con origen y destino México y destino y origen a otras regiones distintas a Estados Unidos (e.g., México-Europa, México -África) mediante la prestación de vuelos indirectos, las restricciones legales limitan la existencia de tal traslape y/o reducen el grado de competencia entre Aeroméxico y Delta.

Como ya se mencionó, Aeroméxico opera una red de rutas en México bajo un sistema de red de rutas de conexión (*Hub-and-Spoke*) cuyos *hubs* están ubicados en la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey. Al treinta y uno de diciembre de dos mil quince, Aeroméxico volaba a cuarenta y seis destinos nacionales y treinta y nueve destinos internacionales desde México, incluyendo diecinueve en EUA y Canadá, ocho en Sudamérica, siete en Centroamérica y el Caribe, tres en Europa y dos en Asia. Esto implica que el cuarenta y uno punto treinta por ciento (41.30%) de las rutas internacionales de Aeroméxico sirven para conectar a México y Estados Unidos y Canadá. Dicho sistema concentra la mayoría de las operaciones en el AICM, así como en las bases secundarias de Monterrey, Guadalajara y Hermosillo.<sup>74</sup> Aeroméxico es la aerolínea más grande en México en términos de tráfico de pasajeros, tamaño de flota y número de destinos atendidos.<sup>75</sup>

Por su parte, como ya se mencionó, Delta basa las operaciones de red en los aeropuertos de Atlanta, Detroit, Los Ángeles, Minneapolis-St. Paul, Nueva York-La Guardia, Nueva York-JFK, Salt Lake City, Cincinnati y Seattle. Delta voló a setecientos cincuenta y nueve destinos dentro de los EUA y cincuenta y nueve destinos internacionales hacia México en dos mil quince.<sup>76</sup> Además, sus rutas

<sup>73</sup> La lista completa de socios de EUA con acuerdos de cielos abiertos se encuentra disponible en: <https://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/267129.htm>.

<sup>74</sup> Folio: 331.

<sup>75</sup> Folios: 378 y 379.

<sup>76</sup> Fuente: Información referida en el folio 1538 y disponible en dispositivos electrónicos en el folio: 1554.





**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

internacionales conectan a Estados Unidos con más de trescientos cincuenta y nueve países, incluido México.

Respecto de los vuelos transfronterizos de Aeroméxico y Delta en dos mil quince, éstos coincidían en dos rutas directas, ochenta y cuatro rutas indirectas y en veintiséis aeropuertos dentro de los Estados Unidos y México.<sup>77,78</sup> Respecto de México y otras regiones del mundo, Delta y Aeroméxico coincidieron en veintisiete rutas indirectas y en veintisiete aeropuertos.<sup>79</sup> Adicionalmente, en el pasado han coincidido en otras rutas más, tanto directas como indirectas que configuraban sus redes. Asimismo, esas sociedades cuentan con convenios de códigos compartidos mediante los cuales pueden ofrecer vuelos y conexiones operados por ambos.

En virtud de las características de la concentración que se notifica entre Delta y Aeroméxico, y más aún en el contexto del JCA, por la cual tendrán una red integral, es necesario analizar los efectos sobre el servicio aéreo de pasajeros a nivel red, es decir evaluando sus efectos en el sistema y no únicamente respecto de rutas particulares.

En efecto, la competencia individual, ruta por ruta, no debe ser analizada de manera aislada. Tal análisis aislado implicaría que los mercados de productos respectivos son totalmente independientes unos de otros, y negaría que estas rutas están relacionadas entre sí. Las aerolíneas, por lo general, tienen la flexibilidad necesaria para cambiar y añadir rutas y frecuencias de aumento/disminución en respuesta a los cambios en la estructura competitiva de las diferentes rutas operadas. Esto implica que el análisis de la Comisión no debe ser solamente “estático”, en el sentido de que no basta centrarse únicamente en las rutas coincidentes. Lo que se requiere es un análisis dinámico que tenga en cuenta hasta qué punto la desaparición de una aerolínea, que es competidor cercano, podría eliminar la competencia potencial que habría en ausencia de la transacción. Asimismo, cuando una aerolínea inicia un plan de negocios, diseña su red de manera conjunta, tomando en cuenta las conexiones en sus vuelos y las oportunidades de mayor rentabilidad.

Es pertinente destacar que la estructura de la oferta del servicio está configurada como red, lo cual introduce restricciones que se tienen que considerar en el análisis de competencia. En particular, las aerolíneas optimizan las utilidades de la red en su conjunto y no solamente las de una ruta en particular, ya que la demanda de una ruta en particular tiene efecto no solo sobre la demanda de esa ruta sino también sobre la demanda de otras rutas. Esto, a su vez, tiene un efecto importante en la oferta. Por ejemplo, el reposicionamiento de una aeronave entre aeropuertos de baja densidad de tráfico o la decisión de establecer rutas alimentadoras de baja rentabilidad punto a punto implica que no sean rentables cuando son evaluadas en lo individual, pero son rentables cuando se evalúan en

<sup>77</sup> Fuente: Información referida en el folio 1583 y disponible en dispositivos electrónicos en el folio: 1589.

<sup>78</sup> Esta Resolución está acompañada de un estudio econométrico que analiza la competencia en los servicios de transporte aéreo desde y hacia la República Mexicana. El estudio utiliza una base de datos que obra en el expediente en los folios 1106 a 1110. Como evidencia del traslape entre Delta y Grupo Aeroméxico, de la base de datos se desprende que, en total, esas sociedades coincidieron en 79 rutas en vuelos directos en al menos uno de los meses de 2009 a 2014, y en 559 de las rutas con escalas en al menos uno de los meses de ese mismo periodo.

<sup>79</sup> Fuente: información referida en el folio 1045 y ubicada en dispositivo electrónico en el folio 1062.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

conjunto. Así, necesariamente el análisis para competir en el mercado que realiza una aerolínea, es un estudio de red.

Un ejemplo de esto se encuentra en el documento realizado por Aeroméxico titulado [REDACTED] [REDACTED]<sup>80</sup> en el que se realiza un análisis sobre la inclusión de una nueva ruta a su red (Ciudad de México-Boston), en donde, entre otros aspectos, evalúa el impacto que tendrá la inclusión de dicha ruta en su red de transporte. Al respecto, pronostica que el margen en la ruta para los primeros cinco años será [REDACTED]

Dicho vuelo fue incluido en la red de Aeroméxico y se encuentra actualmente en operaciones,<sup>81</sup> lo que demuestra que, si bien el margen de una ruta en particular es tomado en cuenta, existen diversos factores de red que llegan a pesar más en la decisión, como en el presente caso.

Asimismo, la literatura que analiza la competencia de aerolíneas enfatiza, además del número de aerolíneas presentes en cada ruta, la entrada potencial de otras aerolíneas sobre la ruta que se está analizando. Se ha encontrado en estos estudios que la entrada potencial tiene un efecto de disciplina en los precios de las diversas rutas. Por lo tanto, para analizar la competencia entre aerolíneas es menester analizar el impacto de otras redes sobre el comportamiento de las aerolíneas en los vuelos que se atiende.<sup>82</sup>

Considerando lo anterior, Aeroméxico y Delta coinciden en la prestación de servicios de transporte aéreo regular, directos o conexión, de pasajeros, fletamento y carga entre México y otros países o regiones del mundo: EUA, Canadá, Centroamérica y el Caribe, Sudamérica, Europa y Asia. Asimismo, de conformidad con una base de datos que obra en el expediente,<sup>83</sup> durante el periodo de 2009 a 2014, Aeroméxico y Delta coincidieron en al menos una ocasión en vuelos directos y/o con conexión entre México y las siguientes regiones o países del mundo:

- Estados Unidos
- Canadá
- Centroamérica y Caribe
- Sudamérica
- Europa Oriental

<sup>80</sup> Fuente: Folios 1482-1491.

<sup>81</sup> De acuerdo al listado de rutas transfronterizas de Aeroméxico, en dos mil quince operó la [REDACTED] Fuente: información referida en el folio 1763 y disponible en dispositivo electrónico en el folio 1773.

<sup>82</sup> Para mayor referencia ver "The Price effect of eliminating potential competition: evidence from an airline merger" de Kwoka y Shumilkina, publicado en *Journal of Industrial Economics*, 58, páginas 767 a 793, en 2010.

<sup>83</sup> Folios 1106 a 1110.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

- Europa del Norte
- Europa Occidental
- Europa del Sur
- África del Norte
- África del Sur
- Asia Oriental
- Asia Sudoriental
- Japón
- Asia Sudcentral
- Asia Occidental
- Australia y Nueva Zelanda

Por ello, se prevé que la operación tendría efectos en la prestación de este tipo de servicios de transporte aéreo, entre México y esas regiones.

Ahora bien, el grado de competencia, en término de estructura de redes, es mayor en la red México-Estados Unidos que en la red México-el resto del mundo, excluyendo Estados Unidos.

En términos de los flujos de las redes, en dos mil quince, el 69.84% (sesenta y nueve punto ochenta y cuatro por ciento) de los pasajeros internacionales con origen destino México tuvieron como destino origen Estados Unidos, seguido por Canadá con el siete punto noventa y cinco por ciento (7.95%), Panamá con el dos punto noventa y dos por ciento (2.92%), Colombia con el dos punto ochenta y dos por ciento (2.82%) y España con el dos punto cuarenta y nueve por ciento (2.49%); estos cinco países acumulan el ochenta y seis punto cero dos por ciento (86.02%) del total de pasajeros internacionales con origen / destino México.<sup>84</sup> En contraste, para el caso de los Estados Unidos, el mismo año, el 13.65% (trece punto sesenta y cinco por ciento) de los pasajeros internacionales con origen destino Estados Unidos tuvieron como destino Canadá, seguido de cerca por México doce punto cuarenta y seis por ciento (12.46%), Reino Unido con el nueve punto cero uno por ciento (9.01%) y Japón con el cinco punto treinta y dos por ciento (5.32%). Estos cinco países acumulan el cuarenta y cinco punto cuatro por ciento (45.48%) del total de pasajeros internacionales con origen destino Estados Unidos.<sup>85</sup> Lo anterior muestra que la red México-Estados Unidos es relevante para ambos países, y que Estados Unidos cuenta con una red más diversificada que la de México.

Conclusiones similares se obtienen cuando se analizan las redes de Aeroméxico y Delta. Además, se observa que para Aeroméxico el principal destino es Estados Unidos, mientras que para Delta es México. Esta situación sugiere que Aeroméxico y Delta ejercen entre sí una mayor presión en la red México-Estados Unidos, en comparación la red México-el resto del mundo.

Pasajeros internacionales con origen/destino México y EUA, ene-dic 2015			
a) Origen/Destino en México <sup>1/</sup>		b) Origen/Destino en EUA <sup>2/</sup>	
Total	Aeroméxico	Total	Delta

<sup>84</sup> Fuente base de datos contenida en los folios 1106 a 1110.

<sup>85</sup> Fuente: DOT (2016) "T-100 International Market (All Carriers)", *Air Carrier Statistics (Form 41 Traffic)*- All Carriers.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

<b>Total</b>	<b>36,125,921</b>	<b>6,053,055</b>
<b>Norteamérica</b>	<b>84.83%</b>	<b>74.83%</b>
Estados Unidos	69.84%	60.87%
Canadá	7.95%	2.28%
Otros	7.04%	11.38%
<b>Europa</b>	<b>7.59%</b>	<b>7.19%</b>
España	2.49%	n.d.
Francia	1.39%	n.d.
Otros	3.48%	n.d.
<b>Asia</b>	<b>0.40%</b>	<b>2.41%</b>
Japón	0.24%	n.d.
China	0.16%	n.d.
Otros	0.00%	n.d.
<b>Sudamérica</b>	<b>7.18%</b>	<b>15.88%</b>
Colombia	2.82%	n.d.
Perú	1.56%	n.d.
Otros	2.80%	n.d.
<b>Oceania</b>	<b>0.00%</b>	<b>0.00%</b>
n.a.	n.a.	n.a.
n.a.	n.a.	n.a.
n.a.	n.a.	n.a.
<b>África</b>	<b>0.00%</b>	<b>0.00%</b>
n.a.	n.a.	n.a.
n.a.	n.a.	n.a.
n.a.	n.a.	n.a.

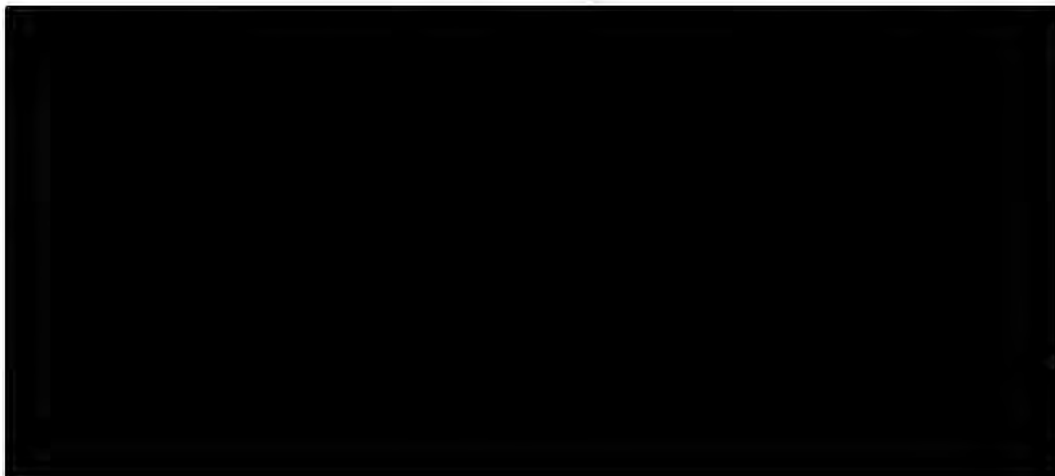
<b>Total</b>	<b>200,491,818</b>	<b>22,828,442</b>
<b>Norteamérica</b>	<b>41.60%</b>	<b>34.68%</b>
Canadá	13.65%	2.12%
México	12.46%	12.02%
Otros	15.49%	20.54%
<b>Europa</b>	<b>28.66%</b>	<b>36.79%</b>
Reino Unido	9.01%	5.33%
Alemania	5.04%	3.40%
Otros	14.61%	28.06%
<b>Asia</b>	<b>19.43%</b>	<b>19.73%</b>
Japón	5.32%	12.27%
China	2.96%	3.05%
Otros	11.15%	4.41%
<b>Sudamérica</b>	<b>7.45%</b>	<b>6.20%</b>
Brasil	2.67%	3.06%
Colombia	1.57%	0.72%
Otros	3.21%	2.41%
<b>Oceania</b>	<b>2.19%</b>	<b>0.79%</b>
Australia	1.43%	0.79%
Nueva Zelanda	0.42%	0.00%
Otros	0.34%	0.00%
<b>África</b>	<b>0.67%</b>	<b>1.80%</b>
Sudáfrica	0.22%	0.81%
Nigeria	0.14%	0.53%
Otros	0.32%	0.47%

1/ Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/5-estadisticas/51-aviacion-mexicana-en-cifras-89-15-only-in-spanish/>

2/ Fuente: Department of Transportation [http://www.transtats.bts.gov/DL\\_SelectFields.asp?Table\\_ID=260](http://www.transtats.bts.gov/DL_SelectFields.asp?Table_ID=260)

3/ Norteamérica incluye las regiones de América del Norte, Centroamérica y el Caribe, de acuerdo a la clasificación de las Naciones Unidas, disponible en <http://unstats.un.org/unsd/methods/m49/m49regin.htm>

Ajustando el flujo de pasajeros a las rutas con origen/destino México y ampliando el periodo de tiempo 2013 a 2014, se obtiene que el traslape entre Aeroméxico y Delta se centra en la RED MEX-EUA.

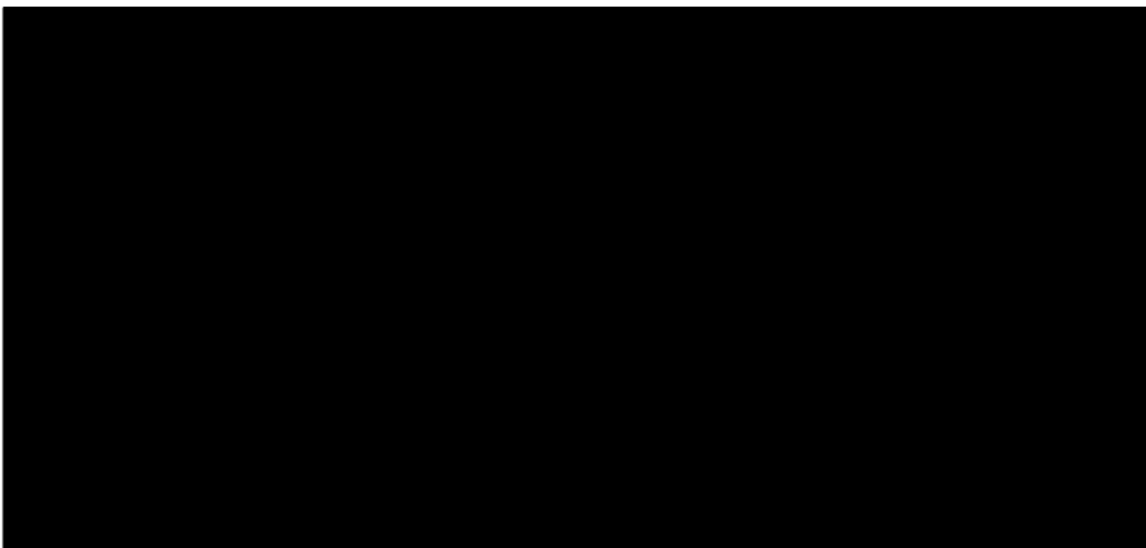




**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-127-2016**



En el caso de Delta, los vuelos con origen destino México y con destino origen resto del mundo, tienden a ser vuelos que realizan escala en EUA. Aun cuando Delta proporciona vuelos indirectos al resto del mundo, éstos son en su totalidad vuelos con conexión y la conexión ocurre en EUA.



Por último, las diferencias en las redes regionales también se ven reflejadas en la cantidad de aerolíneas que concurren, la composición de aerolíneas y la cuota de mercado de las aerolíneas (en términos de pasajeros) en cada red regional.

En el siguiente cuadro se reportan las cuotas de mercado de Delta, Aeroméxico y las principales aerolíneas de cada región, en términos de pasajeros transportados en el periodo de dos mil trece a dos mil catorce. De este cuadro, se observa una mayor concurrencia y predominancia de:

- Aerolíneas estadounidenses en el flujo de pasajero en México-EUA (*e.g.*, Delta, United Airlines, American Airlines)
- Aerolíneas canadienses en México-Norteamérica, excluyendo México y EUA (*e.g.*, WestJet, Sunwing Airlines, Air Canada, Air Transat).
- Aerolíneas latinoamericanas (*e.g.*, Cubana, Interjet, Avianca, Copa y Latam) en México-El Caribe, México -Centroamérica y México -Sudamérica.
- Aerolíneas europeas en México-Europa.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

Este comportamiento es de esperarse, porque la nacionalidad de esas aerolíneas corresponde al país de origen destino. Además, los acuerdos bilaterales entre países limitan la posibilidad de que aerolíneas de otras nacionalidades participen en esas redes regionales.

En las demás regiones (México-Asia, México-Oceanía y México-África), las aerolíneas principales son estadounidenses o europeas. Esto se debe a que esas regiones se caracterizan por ser provistas en su mayoría por vuelos con escalas en EUA o Europa, según sea el caso. Por ejemplo, del total de pasajeros que volaron México-Asia o México-Oceanía en el periodo de dos mil trece a dos mil catorce, más del 90% (noventa por ciento) tomaron un vuelo con escala y, de ellos, más del 60% (sesenta por ciento) hicieron conexión en EUA.<sup>86</sup>

Cuota de mercado Aeroméxico, Delta y las aerolíneas importantes de cada región, en términos de pasajeros, 2013-2014

Región	Nombre aerolínea	EUA	Asia	Norte américa*	El Caribe	Centro américa	Sud américa	Oceanía	Europa	África
México	Aeroméxico									
EUA	Delta									
EUA	United Airlines									
EUA	American Airlines									
EUA	Chautauqua Airlines									
México	Volaris									
EUA	Alaska Airlines									
EUA	Virgin America									
Canadá	WestJet									
Canadá	Sunwing Airlines									
Canadá	Air Canada									
Canadá	Air Transat									
Caribe	Cubana									
México	Interjet									
Suda	Copa									
Suda	Avianca									
Suda	Latam									
Oceanía	Qantas Airways									
Oceanía	Air New Zealand									
Asia	Korean Air Lines									
Europa	Air France									
Europa	Iberia									
Europa	Lufthansa									
Europa	British Airways									

<sup>86</sup> Elaboración propia con la base de datos contenida en los Folios 1106 a 1110.



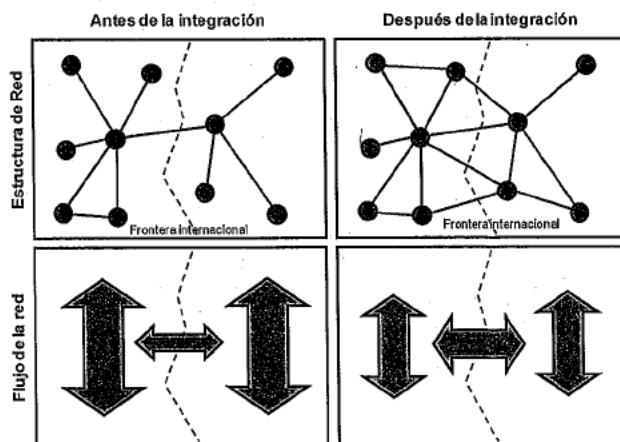
Europa	KLM
Europa	Condor
Europa	Flugdienst
Europa	TUI

Fuente: Elaboración propia con la base de datos contenida en los Folios 1106 a 1110.

Ahora bien, los convenios aéreos bilaterales entre México y otros países únicamente posibilitan a aerolíneas de un determinado país ofrecer el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros entre México y ese país. Como ya se mencionó, el Acuerdo Bilateral Vigente reduce algunas restricciones legales en la conformación de la red México-EUA, lo cual podría aumentar la competencia (actual o potencial) entre Delta y Aeroméxico.

Antes de un Acuerdo de Cielos Abiertos, las redes tienden a servir a sus respectivas economías nacionales con ciertas estructuras y flujos (e.g., lado izquierdo de la siguiente ilustración). Cuando existe un Acuerdo de Cielos Abiertos, este tipo de acuerdo modifica la estructura y los flujos de las redes, mediante la generación de nuevos vínculos transnacionales y, en algunos casos, por el desvío de los flujos nacionales hacia flujos transnacionales (e.g., lado derecho de la siguiente ilustración).

Impacto del proceso de integración sobre la estructura y flujo de una red transfronteriza hipotética



Fuente: RodrigueZ, J.-P., C. Comtois y B. Slack (2014), "The Geography of Transport System", Tercera Edición, Routledge.

Por otra parte, el Acuerdo Bilateral Vigente no permite a las aerolíneas estadounidenses (incluida Delta) ofrecer vuelos directos entre México y algún otro país. Esta restricción continúa limitando la competencia entre Aeroméxico y Delta en rutas distintas a las que conectan México y EUA.

Por lo anterior, se considera que la entrada en vigor del Acuerdo Bilateral Vigente implica, en un futuro cercano, que la competencia (actual y potencial) entre Aeroméxico y Delta se pueda intensificar en la red México-EUA, y que, para red México -resto del mundo, la competencia entre Aeroméxico y Delta no sufrirá cambios significativos.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

De hecho, para el caso de México, tanto Delta como Aeroméxico obtienen la mayor parte de sus ingresos por concepto de transporte aéreo regular internacional de pasajeros mediante su red transfronteriza México-EUA. En efecto, durante el dos mil quince, representaron el [REDACTED] de los pasajeros [que representaron el [REDACTED] de los ingresos] transportados por Delta desde o hacia México tuvieron origen o destino final en Estados Unidos.<sup>87</sup>

Por otro lado, se identificó que, para el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce, el tráfico aéreo de Aeroméxico, por región, se distribuyó de la siguiente forma:<sup>88</sup>

Tráfico aéreo de Aeroméxico por región (miles de pasajeros, porcentaje)

Región	Directos	Con conexión
[REDACTED]		

En el caso de Delta, el tráfico aéreo se distribuyó de la siguiente forma:<sup>89</sup>

Tráfico aéreo de Delta por región (miles de pasajeros, porcentaje)

Región	Directos	Con conexión
[REDACTED]		

[REDACTED]

archivo electrónico a folio 1103.

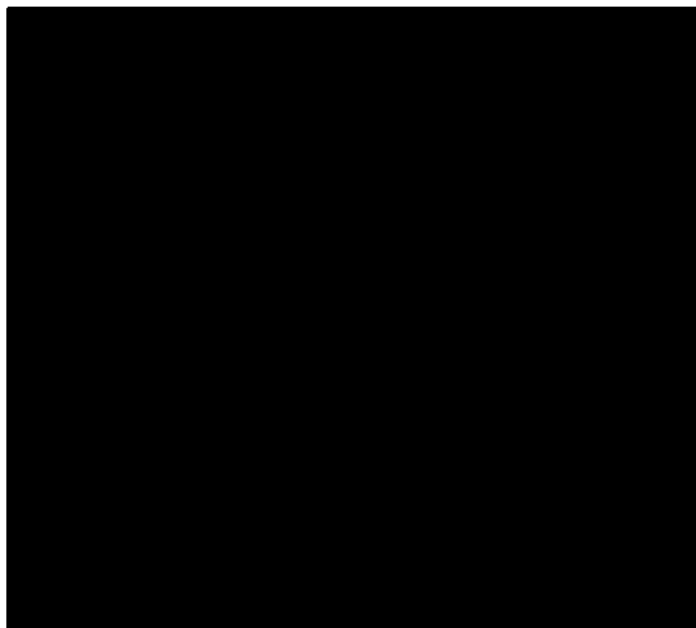
<sup>88</sup> Fuente: base de datos disponible en los folios 1106 a 1110.

<sup>89</sup> Fuente: base de datos disponible en los folios 1106 a 1110.





Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016



Estos datos refuerzan la conclusión de que Delta ejerce presión competitiva a Aeroméxico a través de su red México-Estados Unidos, toda vez que no existen vuelos directos operados por Delta hacia regiones distintas. Además, que incluso en vuelos indirectos, el mayor número de pasajeros transportados por Delta tuvieron como origen o destino algún punto de Estados Unidos.

Aunado a lo anterior, Delta considera que los efectos de la presente operación se enfocan en la red México-EUA, al manifestar textualmente que:



<sup>90</sup> Cabe recordar que en el expediente CNT-050-2015, Delta, junto con Aeroméxico, propuso como dimensión geográfica del mercado relevante todos los pares de ciudades, una en México y otra en EUA.<sup>91</sup>

En efecto, la operación que se notifica bajo el presente expediente tiene una racionalidad estrechamente ligada con el JCA. De conformidad con documentos internos, elaborados por Delta en el curso ordinario de los negocios,



<sup>90</sup> Folio 002.

<sup>91</sup> Folio 4188.

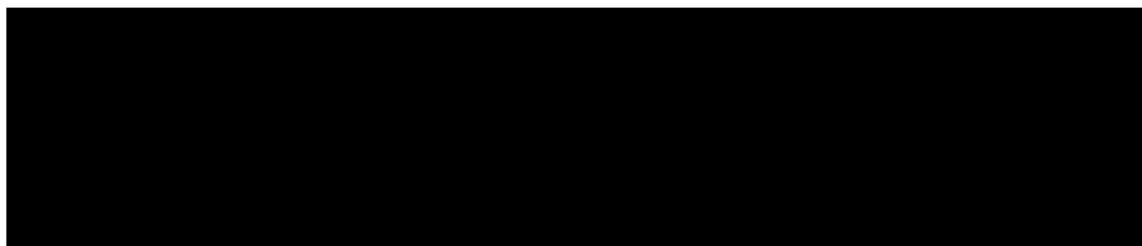
<sup>92</sup> Folio 875.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

De esas manifestaciones, se infiere que, para Delta, el valor de la presente operación proviene del fortalecimiento de la red México-EUA, del mejoramiento de los procesos de negocio de Aeroméxico y de la posibilidad de establecer vínculos comerciales con actuales socios de Aeroméxico en otras regiones.

Por otra parte, las condiciones impuestas por el DOT, y aceptadas por las partes, no alteran los efectos de la operación (esto es para vuelos con origen y destino en el AICM), en el sentido manifestado por Delta:



De esas manifestaciones, se infiere que la aceptación de las partes a las condiciones del DOT no han alterado sus planes de negocios y, por lo tanto, ese evento no provoca que los efectos del JCA analizados anteriormente sean distintos a los de la presente operación.

La información presentada en el presente considerando indica que las estructuras y flujos de redes de las aerolíneas mexicanas (incluida la de Aeroméxico) son distintas a las redes de las aerolíneas estadounidenses (incluida la de Delta), tanto en estructura, como flujos. Las aerolíneas mexicanas concentran sus redes en México-Estados Unidos y las aerolíneas estadounidenses presentan una mayor diversificación. Estas asimetrías provocan que el principal traslape de ambas redes se concentre en México-Estados Unidos.

Adicionalmente a lo ya expuesto, con el objetivo de fortalecer los argumentos a favor del enfoque de red, se realizó un estudio econométrico que analiza los determinantes de precios de Aeroméxico para vuelos transfronterizos, considerando diversos indicadores de competencia, el cual es similar al estudio econométrico utilizado por esta Comisión en el Expediente CNT-050-2015, que analizó determinantes de los precios de Aeroméxico para vuelos transfronterizos.<sup>95</sup> El modelo analiza como determinantes de los precios de Aeroméxico los siguientes elementos: distancia como proxy de costos, origen de los vuelos, competencia actual y potencial (medida como número de competidores y presencia de Delta), vuelos directos y con conexión, códigos compartidos, y saturación del AICM.<sup>96</sup>

<sup>93</sup>Folio 2374

<sup>94</sup>Folio 2391

<sup>95</sup> El presente estudio econométrico no es idéntico al reportado en el CNT-050-2015, porque se desea evaluar si los vuelos de México a EUA y México a otros países o regiones del mundo ejercen una presión competitiva entre sí, lo cual no se puede lograr con la base de datos utilizada en el CNT-050-2015 por solo contener vuelos de Aeroméxico y Aeroméxico Connect entre México y EUA. Además, la especificación econométrica de las principales variables son iguales al estudio realizado en el CNT-050-2015, cambiando variables de control por el cambio de la base de datos.

Los resultados del estudio se reportan en el siguiente cuadro.

Resultados de las estimaciones

	Estimaciones
<b>Costos</b>	
Distancia	-0.000569*** (6.23e-07)
Distancia cuadrada	4.80e-08*** (7.47e-11)
<b>Competencia actual</b>	
Monopolio en la ruta	0.149*** (0.00107)
DL es competidor en la ruta	-0.0528*** (0.000324)
Número de otros competidores actuales	-0.0830*** (0.000137)
<b>Competencia potencial</b>	
Número de otros competidores potenciales	-0.0124*** (5.08e-05)
<b>Código compartido</b>	
El vuelo es código compartido	-0.0692*** (0.00134)
<b>Origen del vuelo</b>	
El origen es AICM	0.180*** (0.000670)
El origen es <i>hub</i> de Delta	0.0302*** (0.000664)
El origen es <i>hub</i> de otra aerolínea	-0.0337*** (0.000522)
<b>El vuelo realiza escala</b>	
Realiza alguna escala en AICM	0.00108*** (0.000404)
Realiza alguna escala en <i>hub</i> Delta	-0.122*** (0.000993)
Realiza alguna escala en <i>hub</i> de otra aerolínea	-0.0446*** (0.000880)
Realiza alguna escala en algún <i>spoke</i>	-0.0416*** (0.00382)
<b>Otras variables</b>	
Intercepto	-0.677*** (0.00126)



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

Efectos fijos por región	476548
Efectos fijos por tiempo	7117
<b>Observaciones</b>	7,773,566
<b>R Cuadrado</b>	0.594

Errores estándar robustos entre paréntesis. \*\*\*  $p < 0.01$ , \*\*  $p < 0.05$ , \*  $p < 0.1$

Fuente: Elaboración propia con la base de datos contenida en los Folios 1106 a 1110.

Uno de los efectos de red es explicado por la variable “Número de otros competidores potenciales”, que indica el número de aerolíneas entrantes potenciales en la ciudad de origen del vuelo. El incremento de un competidor potencial reduce, en promedio, el precio de Aeroméxico en uno punto veinticuatro por ciento (1.24%). Estas aerolíneas no atienden todas las rutas en las que Aeroméxico ofrece sus servicios, sino que son simplemente aerolíneas que están en el origen del vuelo, y cuya entrada potencial induce a Aeroméxico a disciplinar sus precios.

Por su parte, las variables sobre el “Origen del vuelo” indican que todos los vuelos de Aeroméxico que salen de un aeropuerto tipo *hub* son más caros que los que salen de un aeropuerto tipo *spoke*. Entre los vuelos de Aeroméxico que salen de un aeropuerto tipo *hub*, existe un diferencial de precio entre estos. Con respecto a un vuelo que sale de un *spoke*, Aeroméxico fija un mayor sobreprecio en los vuelos que salen del AICM (su *hub*) de dieciocho por ciento (18%), un menor sobreprecio en los vuelos que salen de *hubs* de Delta posiblemente por sus códigos compartidos preexistentes de tres punto cero dos por ciento (3.02%) y el menor sobreprecio (incluso un descuento) por salir de *hubs* de sus competidores (excluyendo a Delta) de menos cuatro punto cuarenta y seis por ciento (-4.46%). Esto indica también un efecto de red.<sup>97</sup> Estos resultados indican la capacidad de disciplina en precios que ejercen los *hubs* de aerolíneas rivales (y por lo tanto sus redes) sobre los precios de Aeroméxico.

Por otra parte, los efectos fijos del estudio, omite la estimación explícita del efecto del flujo unidireccional EUA-México (vuelos que salen de EUA y terminan en México), por lo cual los coeficientes estimados se pueden interpretar *ceteris paribus las demás variables* como el precio relativo de otro flujo unidireccional respecto al flujo omitido (e.g., el precio de un vuelo de México-EUA respecto al vuelo de EUA-México). Estos resultados se reportan, para el escenario regiones con una muestra que incluye los vuelos directos y vuelos indirectos con una escala (“muestra 1 escala”) y otra muestra que incluye los anteriores más vuelos indirectos con dos escalas (“muestra 2 escala”), en el siguiente cuadro:

Efectos fijos REGIONES, omitiendo flujo unidireccional EUA-MEX

<i>Tráfico</i>	<i>Muestra 1 escala</i>	<i>Muestra 2 escalas</i>
México – EUA	-0.057*** (0.00046)	-0.058*** (0.00047)
México – Centroamérica	0.045***	0.067***

<sup>97</sup> Lo que esto nos indica es que si una aerolínea rival tiene un *hub* en el origen, su capacidad de respuesta ante una subida en precios para un destino (atendido desde el *hub*) es alta.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

	(0.00078)	(0.0008)
Centroamérica – México	0.172***	0.188***
	(0.0006)	(0.00061)
México – Europa	0.055***	0.044***
	(0.00234)	(0.0024)
Europa – México	-0.058***	-0.059***
	(0.00195)	(0.002)
México - Norteamérica <sup>1/</sup>	0.057***	0.07***
	(0.00084)	(0.00083)
Norteamérica <sup>1/</sup> – México	0.084***	0.102***
	(0.00062)	(0.00064)
África – México	0.215***	-2.713***
	(0.00457)	(0.15761)
México – África	0.276***	-2.732***
	(0.00481)	(0.17143)
El Caribe – México	0.296***	0.308***
	(0.00113)	(0.00114)
México – El Caribe	0.353***	0.35***
	(0.0016)	(0.00157)
Sudamérica – México	0.404***	0.423***
	(0.00075)	(0.00075)
México – Sudamérica	0.451***	0.457***
	(0.00088)	(0.00089)
México – Asia	-1.022***	-0.977***
	(0.00537)	(0.00534)
Asia – México	-1.300***	-1.195***
	(0.00476)	(0.00481)
México – Oceanía	-2.739***	-1.737***
	(0.00724)	(0.10375)
Oceanía – México	-3.069***	-2.49***
	(0.00717)	(0.00714)

<sup>1/</sup> Excluye a EUA.

Fuente: Elaboración propia con la base de datos contenida en los Folios 1106 a 1110.

En el cuadro anterior se observa que el precio relativo<sup>98</sup> de los vuelos con flujo unidireccional México-EUA respecto a EUA-México es menor a diez por ciento (10%), lo cual también sucede con el precio relativo de México-Europa y de Europa-México respecto al de EUA-México. En contraste, el diferencial de precios de los demás vuelos con flujo unidireccional respecto a EUA-México es (siempre, según la dirección o la muestra) mayor a 10%, en términos valor absoluto. Estos resultados

<sup>98</sup> El diferencial de precios se refiere a la diferencia en términos de precio por pasajero-kilómetro recorrido.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

son consistentes con la estadística básica del cuadro “Cuota de Aeroméxico, Delta y las aerolíneas importantes de cada región, en términos de pasajeros, 2013-2014”.

Considerando el diferencial del 10% de los precios relativos, estos resultados indican que los flujos unidireccionales EUA-México, México-EUA, México-Europa y Europa-México podrían pertenecer al mismo mercado relevante; mientras que el flujo unidireccional de los demás vuelos con flujo unidireccional respecto a EUA-México pertenecen a distintos mercados relevantes.

Para refinar la interpretación de los coeficientes de los efectos fijos por región (específicamente los flujos unidireccionales EUA-México, México-EUA, México-Europa y Europa-México), se analizan las aerolíneas que concurren y la relevancia de Delta en cada región. En la red México-EUA, los principales jugadores son United Airlines, American Airlines, Delta y Aeroméxico; mientras que en la red México-Europa, son Air France, Iberia, Lufthansa y Aeroméxico (Ver Cuadro “Cuota de AEROMÉXICO, DELTA y las aerolíneas importantes de cada región, en términos de pasajeros, 2013-2014”). Bajo este contexto, se concluye que la red México-EUA y la red México-Europa son mercados relevantes distintos.

Por todo lo anterior, para fines de la presente concentración, el mercado relevante se define como el transporte aéreo regular de pasajeros entre México-EUA, a través de las redes conformadas por vuelos directos e indirectos.<sup>99</sup>

Por su parte, la fracción II del artículo 58 de la LFCE señala:

*“II. Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones;”*

El servicio público de transporte aéreo regular de pasajeros es un servicio por lo que el análisis de los costos de distribución del bien mismo, de sus insumos relevantes y de sus sustitutos, así como las restricciones arancelarias no es aplicable.

Asimismo, la fracción III del artículo 58 de la LFCE establece lo siguiente:

*“III. Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados;”*

Los consumidores de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros no pueden acudir a otros medios de transporte. Como se señaló previamente, el consumidor o el usuario no puede sustituir los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros por otros medios de transporte u otros tipos de transportación aérea.

La fracción IV del artículo 58 de la LFCE establece:

<sup>99</sup> Asimismo, en promedio, el número de aerolíneas presentes en cada una de las rutas que conforman otras regiones del mundo es mayor a las que concurren en las rutas que integran la región Norteamérica. En este sentido, resulta innecesario profundizar los efectos de la operación en otras regiones.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

*“IV. Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos; y”*

No se encontraron elementos en el expediente que sustenten la existencia de restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas cuando éstas existen.

El artículo 5 de las DRLFCE, en correlación con la fracción V del artículo 58 de la LFCE, indica que:

*“ARTÍCULO 5. Para la determinación del mercado relevante en términos de la fracción V del artículo 58 de la Ley, se deben analizar las circunstancias particulares del caso, identificar los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente. Asimismo, se debe delimitar el área geográfica en la que se ofrecen o demandan dichos bienes o servicios, y si en la misma existe la opción de acudir indistintamente a los proveedores o clientes sin incurrir en costos significativos.”*

Una particularidad que distingue el presente caso de otros casos, es la perspectiva de red que se presenta en el mercado relevante, en donde los diferentes nodos que la integran son representados por los diferentes aeropuertos y los diferentes enlaces son representados por las rutas.

Por todo lo expuesto en esta consideración, el mercado relevante se define como el transporte aéreo regular de pasajeros entre México-EUA, a través de las redes conformadas por vuelos directos e indirectos.

**Séptima.** El artículo 63, fracción II, de la LFCE establece que para determinar si una concentración no debe ser autorizada o debe ser sancionada en los términos de dicha Ley, se deben identificar a los principales agentes económicos que abastecen el mercado de que se trate, el análisis de su poder en el mercado relevante y el grado de concentración en dicho mercado. Así, en correlación con el artículo 59 de la LFCE, se deberá realizar el análisis de su poder en el mercado e identificar el grado de concentración en el mismo.

Al respecto, la fracción I del artículo 59 de la LFCE señala lo siguiente:

*“Artículo 59. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras Leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse los siguientes elementos:*

*I. Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.*



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

*Para determinar la participación de mercado, la Comisión podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente; (...)."*

Asimismo, el artículo 13 de las DRLFCE señala la publicación de índices para determinar el grado de concentración que exista en el mercado relevante, así como los criterios técnicos de su aplicación. En este caso, el mercado relevante es el transporte aéreo regular de pasajeros entre México-EUA, a través de las redes conformadas por vuelos directos e indirectos.

Para la identificación de los agentes económicos que concurren en el mercado relevante y el cálculo de sus participaciones de mercado, se usó información contenida en la base de datos denominada CAP3 15 de la DGAC de la SCT que contiene información sobre pasajeros transportados entre México y diferentes regiones del mundo.<sup>100</sup>

Se utiliza el número de pasajeros transportados entre México y EUA por cada aerolínea debido a que refleja en mayor medida las preferencias de los usuarios respecto de las posibilidades para viajar y medir de manera más precisa la presión competitiva que existe en el mercado. El número de asientos o vuelos ofrecidos por cada una de ellas no es un indicador adecuado para medir la concentración de mercado ya que se sobreestimarían las participaciones de las aerolíneas que reportan un factor de ocupación bajo.

*Participaciones de mercado*

Las participaciones de mercado, con base en el número de pasajeros transportados para dos mil quince son las siguientes:

Aerolínea	Pasajeros (miles)	Participación (%)
Us Air/America West/American Airlines	5,387	21.43
United Airlines/Continental/Express jet	4,757	18.92
Aeroméxico/Aerolitoral	3,684	14.65
Delta/Northwest	2,748	10.93
Vuela (Volaris)	2,219	8.83
Alaska Airlines/Horizont Air	1,434	5.70
Southwest Airlines/Airtran Airways	1156	4.60
Interjet (ABC Aerolíneas)	809	3.22
Frontier Airlines	555	2.21
Jet Blue Air	454	1.81
Spirit Airlines	388	1.54
Skywest	620	2.47
Mn Airlines Llc	290	1.15
Virgin America, Inc	156	0.62

<sup>100</sup> Folios 2370 - 2372.





**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

Mesa Airlines	321	1.28
Aeroenlaces (Viva Aerobus)	152	0.60
Aeromar	10	0.04
Total	25,140	100

Fuente: información contenida en el expediente. Folio: 2372

Los índices de concentración, antes y después de la operación son los siguientes:

IHH antes de la concentración	IHH después de la concentración	Variación
1,313.67	1,634.05	320.37

De los resultados de los índices de concentración, se observa que la operación cumple con uno de los criterios de índices utilizados por la Comisión para considerar que una concentración tiene pocas posibilidades de afectar el proceso de competencia y libre concurrencia.<sup>101</sup>

Adicionalmente a los índices de concentración, en dicho criterio se establece lo siguiente:

*“La utilización del índice y las mediciones que resulten de su aplicación para estimar el grado de concentración en el mercado relevante de que se trate, servirán a la Cofece como auxiliares para realizar una primera aproximación a la estructura del mercado relevante. En ningún caso se utilizarán el índice y las estimaciones de sus valores numéricos como únicos elementos para analizar la estructura del mercado relevante y las condiciones que de ella se deriven, y que pudieran propiciar efectos contrarios a la competencia y libre concurrencia.”*

Los mismos criterios indican que:

*“La Cofece considerará otros aspectos o elementos de la estructura de dicho mercado distintos del grado de concentración como parte de un análisis más completo de las consecuencias probables para la competencia y libre concurrencia en los mercados que pudieran derivar de una concentración. Tales aspectos o elementos son los señalados en los artículos 58, 59, 63 y 64 de la Ley y las Disposiciones Regulatorias, entre otros: barreras a la entrada, el poder de mercado que tengan los competidores, el acceso a fuentes de insumos, el comportamiento reciente de los agentes, el acceso a*

<sup>101</sup> La Comisión considera, como una primera aproximación al análisis de sus efectos, que una operación tendría poca probabilidad de obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia o la competencia económica en el mercado relevante, cuando el valor de la variación del IHH sea menor de cien (100) puntos; el valor del IHH después de la operación sea menor de 2,000 puntos; y cuando el valor del IHH después de la operación se ubique entre entre dos mil (2,000) y dos mil quinientos (2,500) puntos, el valor del cambio se ubique entre cien (100) y ciento cincuenta (150) puntos y el agente económico resultante después de la operación no se encuentre dentro de los cuatro agentes económicos con mayor participación en el mercado. Lo anterior de acuerdo a lo establecido en los Criterios Técnicos para el cálculo y aplicación de un Índice Cuantitativo para medir la Concentración del Mercado, publicados en el DOF el catorce de mayo de dos mil quince.



*importaciones, la existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores.”*

Por lo anterior, además de los índices de concentración, es necesario que tomar en cuenta diversos elementos, como las barreras a la entrada y diversos factores que caracterizan al mercado analizado, los cuales se exponen con más detalle en secciones posteriores.

La fracción II del artículo 59 de la LFCE señala que:

*“II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores;”*

El artículo 7 de las DRLFCE, en correlación con la fracción II del artículo 59 de la LFCE, indica que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante deberá considerar la existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

Al respecto, el artículo 7 de las DRLFCE indica cuáles elementos pueden considerarse como barreras a la entrada:

*ARTÍCULO 7. Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:*

*I. Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;*

El acceso a financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes no representa una barrera a la entrada significativa para las aerolíneas ya establecidas en México y en EUA. Algunas aerolíneas optan por financiar sus aeronaves a través de contratos de arrendamiento operativo, así como mediante operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso (conocidos como “*sale and lease back*” o “*venta y arrendamiento post venta*”). Mientras que otras aerolíneas eligen financiarse mediante créditos.

Se identificó que el desarrollo de canales de distribución eficientes representa una barrera a la entrada. Aeroméxico reconoce que las agencias de viaje son su principal canal de distribución, ya que reportaron ventas por el sesenta y uno punto ocho por ciento (61.8%) de sus segmentos de vuelos comprados durante el año dos mil quince.<sup>102</sup> De igual forma, Delta emplea las agencias de viaje como uno de sus canales de distribución. Así, el desarrollo de una red de agencias de viajes podría representar una barrera a la entrada para nuevas aerolíneas.

En este contexto, otras aerolíneas han comenzado a diseñar esquemas de distribución que no dependen de agencias de viaje. Por ejemplo, Volaris señala: “*Alentamos a nuestros clientes a comprar los boletos a través de nuestro sitio web, nuestro centro de atención telefónica (call center) o a través de nuestros mostradores en los aeropuertos dado que dichos canales de distribución representan un*

<sup>102</sup> Folio: 393.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

*menor costo para nosotros. Vendemos el 84.8% de nuestros boletos por medio de estos canales. No usamos sistemas globales de distribución, o GDS (por sus siglas en inglés)."*<sup>103</sup> Por ello, se concluye que desarrollar una red de distribución podría representar una barrera a la entrada a un canal de ventas que, en el caso de Grupo Aeroméxico, representa la mayor parte de sus ingresos. La fracción II del artículo 7 de las DRLFCE señala, como una posible barrera a la entrada, a:

*"II. El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo;"*

La industria de la aviación se caracteriza por requerir elevados niveles de inversión derivadas de la obtención de concesiones, compra o arrendamiento de aeronaves, consolidación de marca, entre otras.

Todas las aerolíneas enfrentan dichos montos de inversión cuando deciden entrar al mercado. Las aerolíneas que actualmente operan ya realizaron dichas inversiones, por lo cual no incurrirán en éstas nuevamente cuando deciden cambiar sus rutas y, por ende, no se considera necesario profundizar en el análisis de las mismas.

La fracción III del artículo 7 de las DRLFCE señala, como una posible barrera a la entrada, a:

*"III. La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial;"*

De conformidad con lo establecido en la Ley de Aviación Civil, todas las aerolíneas requieren de concesión para prestar los servicios de transporte aéreo regular en México. En específico, se requiere de concesión para el caso de los servicios de transporte aéreo regular a nivel nacional. El artículo 9 de la Ley de Aviación Civil señala:

*"Artículo 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas."*

De igual forma, los servicios de transporte aéreo regular internacional, en términos del artículo 11 de la Ley de Aviación Civil, están sujetos a permiso:

*"Artículo 11. Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:*

*I. Nacional no regular;*

*II. Internacional regular;*

*III. Internacional no regular, y*

*IV. Privado comercial.*

*Los permisos se otorgarán: a personas morales mexicanas en el caso de la fracción I; a sociedades extranjeras en el supuesto de la fracción II; a personas morales mexicanas*

<sup>103</sup> Volaris, Reporte Anual a la Bolsa Mexicana de Valores, páginas 58 y 59. Disponible dispositivo electrónico en el folio: 2530.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

*o sociedades extranjeras en el caso de la fracción III; y a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras en el de la fracción IV.*

*Para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas, se estará a lo dispuesto en el artículo 9 de esta Ley."*

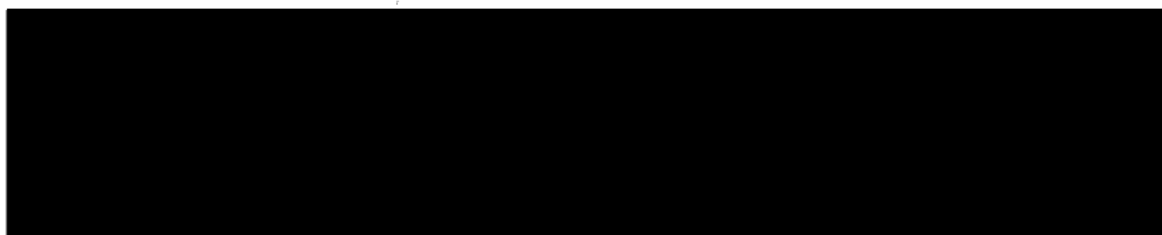
A pesar de que dichos permisos y concesiones podría representar una barrera a la entrada en sí misma para la conformación de nuevas aerolíneas, en la presente resolución se analizan las barreras que limitan a las aerolíneas ya establecidas la operación en el transporte aéreo regular de pasajeros entre México-EUA, a través de las redes conformadas por vuelos directos e indirectos.

Por otra parte, el Acuerdo Bilateral Vigente, que entró en vigor el veintiuno de agosto del dos mil dieciséis, elimina las restricciones al número de aerolíneas en cada ruta que imponía el Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los EUA, firmado en la Ciudad de México el quince de agosto de mil novecientos sesenta, y modificado en varias ocasiones.

La fracción IV del artículo 7 de las DRLFCE también señala como una posible barrera a la entrada lo siguiente:

*IV. La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres ya establecidos;*

En relación a esta fracción, se advierte que las aerolíneas deben realizar inversiones para posicionar sus marcas, sobre todo cuando inauguran nuevas rutas. Actualmente, Aeroméxico es una de las aerolíneas mejor posicionadas en el país. Lo anterior lo reconoce Delta en información generada en el curso ordinario de los negocios:



En este mismo documento se señala que Aeroméxico es la marca preferida de [redacted] encontrándose por arriba de Interjet, American Airlines, Continental y Delta.<sup>105</sup> En relación con sus marcas, Aeroméxico señala que éstas "(...) son importantes para su desarrollo, pues permiten que el público consumidor identifique de manera clara e inconfundible cuál es la fuente de los servicios que recibe al amparo de dichas marcas, distinguiéndolos nítidamente de los servicios que prestan otras empresas que tengan el mismo giro mercantil."<sup>106</sup>

<sup>104</sup> Folios 874.

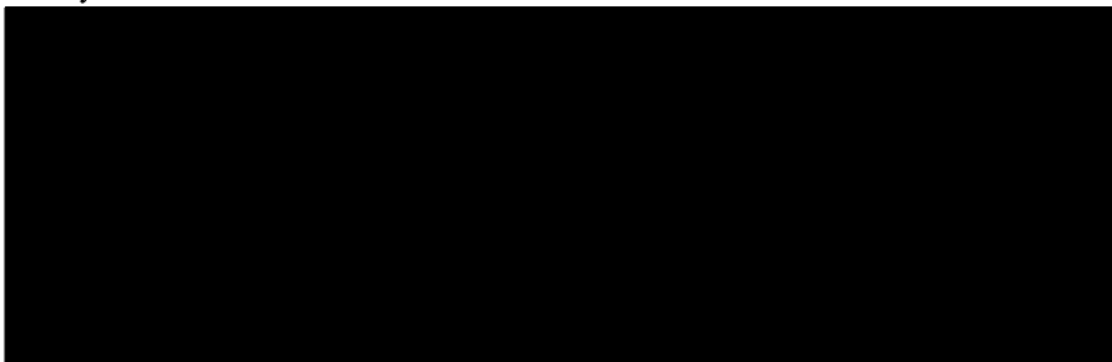
<sup>105</sup> Folios 874.

<sup>106</sup> Folio 395.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

Además de reconocer el valor de sus marcas, señalan la existencia de ventajas derivadas del acuerdo entre Delta y Aeroméxico:



De esta forma, el posicionamiento de mercado que actualmente detenta Aeroméxico en el país, pudiera constituir una barrera adicional que limite la entrada de nuevos oferentes; obligándolos, en su caso, a realizar mayores gastos por concepto de posición de marca al incursionar en la operación de nuevas rutas, que configurarían su red. Un ejemplo de esta situación es el caso de Volaris, quien en su informe anual dos mil quince señaló que una proporción del incremento en sus costos de venta se debió a los esfuerzos adicionales de mercadotecnia para promover nuevas rutas entre los consumidores.<sup>108</sup>

La fracción V del artículo 7 de las DRLFCE señala como una posible barrera a la entrada a:

*V. Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales;*

En relación a este numeral, las restricciones a la competencia internacional emanan de la necesidad de contar con una designación, lo que ha sido explicado previamente, en la presente Consideración de derecho.

La fracción VI del artículo 7 de las DRLFCE señala como posibles barreras a la entrada las siguientes:

*VI. Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante, y*

Se han identificado diversas prácticas realizadas por los agentes económicos ya establecidos que, en la práctica, pueden restringir, obstaculizar o ralentizar la entrada de nuevos competidores o la expansión de los ya existentes. Entre estas prácticas se encuentran el establecimiento de programas de viajero frecuente, incentivos a las agencias de viaje.

*Programas de viajero frecuente*

Los programas de viajero frecuente han sido señalados por la teoría económica y otras jurisdicciones como una barrera a la entrada. En efecto, la teoría económica reconoce que los costos de cambiar de proveedor pueden ser contrarios al bienestar de los consumidores, puesto que hacen que la entrada

<sup>107</sup> Folio: 336.

<sup>108</sup> Volaris, Reporte Anual a la Bolsa Mexicana de Valores, página 122. Disponible dispositivo electrónico en el folio: 2530.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

sea más difícil y pueden reducir la competencia en el mercado. Los programas de viajero frecuente promueven la lealtad de sus consumidores, de manera que pueden incrementar los costos que enfrentarían los consumidores al cambiar de aerolínea, con lo que se dificulta y se hace más lenta la entrada de competidores.<sup>109</sup>

Actualmente, Aeroméxico y Delta cuentan con programas de viajero frecuente: Club Premier y SkyMiles, respectivamente. En el caso de Aeroméxico, al treinta y uno de diciembre de dos mil quince, el programa Club Premier contaba con aproximadamente cuatro punto dos millones de miembros, quienes pueden acumular "Kilómetros Premier" al viajar por Aeroméxico, Aerolitoral u otras aerolíneas miembros de SkyTeam o con las que Aeroméxico tenga acuerdos de Código Compartido (incluido Delta). Asimismo, cuenta con alianzas con diversos establecimientos (hoteles, cafeterías, supermercados, instituciones bancarias) en los que los miembros pueden acumular Kilómetros Premier.

El programa de viajero frecuente de Delta

Los programas de viajero frecuente generan lealtad a una marca, lo que a su vez crea clientes cautivos. A mayor número de clientes cautivos, menor es la cantidad de consumidores disponible para los agentes competidores.

De conformidad con los datos presentados por Delta y Aerovías y que están contenidos en el expediente en el que se actúa, actualmente, esas sociedades concentran a la mayoría de los pasajeros que usan programas de viajero frecuente en vuelos transfronterizos. Del total de viajeros en setenta y tres rutas durante el periodo de dos mil diez al dos mil quince, el porcentaje de consumidores que usan los programas de viajero frecuente han aumentado de

Además, del total de consumidores que usan programas de viajero frecuente, el usaron programas de Delta y de Aeroméxico, respectivamente. En el siguiente cuadro se presentan el porcentaje de consumidores con y sin programa de viajero frecuente, para el caso de consumidores que viajan con programa de viajero frecuente se indica la aerolínea con la que vuelan.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
--	------	------	------	------	------	------

<sup>109</sup> Ver, por ejemplo, Klemperer, P. 1995. "Competition when Consumers Have Switching Costs: An Overview." *Review of Economic Studies*. 62: 515-39, página: 536. Disponible en: <http://www.nuffield.ox.ac.uk/users/klemperer/competition.pdf> Folio: 1722 y 1753. De igual forma, ver OCDE (2014), *Airline Competition*, Página 17-19, información pública. [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP\(2014\)14&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP(2014)14&docLanguage=En) Folios: 1618 a 1664 y 1735 a 1737.

<sup>110</sup> En México, Delta cuenta con una alianza con Santander, en la que las compras efectuadas con la tarjeta "Santander Delta Platinum Card", otorgan millas de SkyMiles.

<sup>111</sup> Folio: 1546.



DELTA  
AEROMÉXICO  
Agentes competidores

Fuente: Folio: 2521.

### Incentivos a Agencias de Viajes

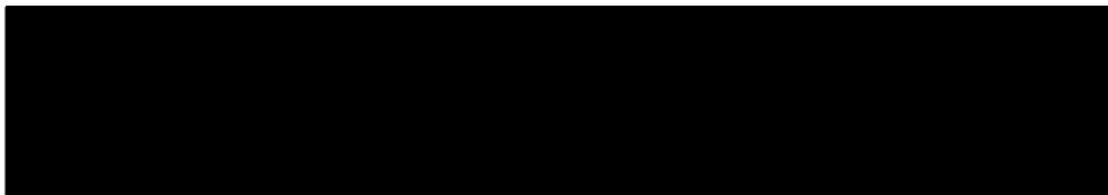
Los incentivos y comisiones pagados a las agencias de viajes son unas de las variables con base en las cuales compiten las aerolíneas. Sin embargo, éstas también pueden representar una barrera a la entrada, toda vez que podrían bloquear la relación entre nuevos competidores y sus clientes. En este sentido, se ha documentado que el alcance de estas prácticas es mayor en aquellos países donde el acceso a internet es limitado y, por ende, la venta a través de agencias es más relevante.<sup>112</sup>

En su reporte anual dos mil quince, Aeroméxico reconoce que las agencias de viaje son su principal canal de distribución:

*"Las agencias de viajes son el principal canal de distribución indirecto de boletos para nuestros vuelos. Las ventas indirectas de boletos por agencias de viajes, incluyendo agencias de viajes en línea, reportaron ventas por el 61.8% de nuestros segmentos de vuelos comprados, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015."*<sup>113</sup>

En el mismo documento, la aerolínea refiere que, para incentivar la venta de boletos, paga comisiones a las agencias de viaje que van del uno por ciento (1%) al cinco punto cinco por ciento (5.5%). La aerolínea reconoce que celebra contratos con ciertas agencias de viaje otorgando incentivos de desempeño de entre el dos por ciento (2%) y el cuatro por ciento (4%) con base en los volúmenes de venta de boletos.<sup>114</sup> Asimismo, Aeroméxico señaló que no cuenta con [REDACTED] los contratos que celebra con agencias de viaje.

Del mismo modo, Delta ofrece comisiones y bonos a las agencias de viaje en México que distribuyen sus boletos. En específico, Delta señala que:



Si bien Delta estipula la existencia de una comisión promedio del [REDACTED] reconoce que con algunas agencias de viaje se establecen comisiones e incentivos adicionales que pueden ir del [REDACTED] del precio del boleto:

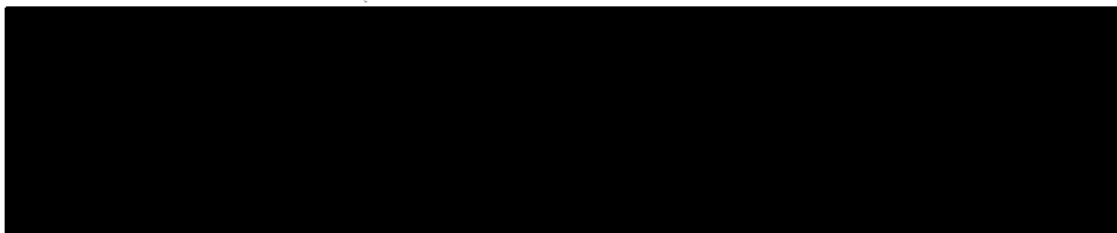


<sup>112</sup> Folio: 1649 y 2522 al 2523.

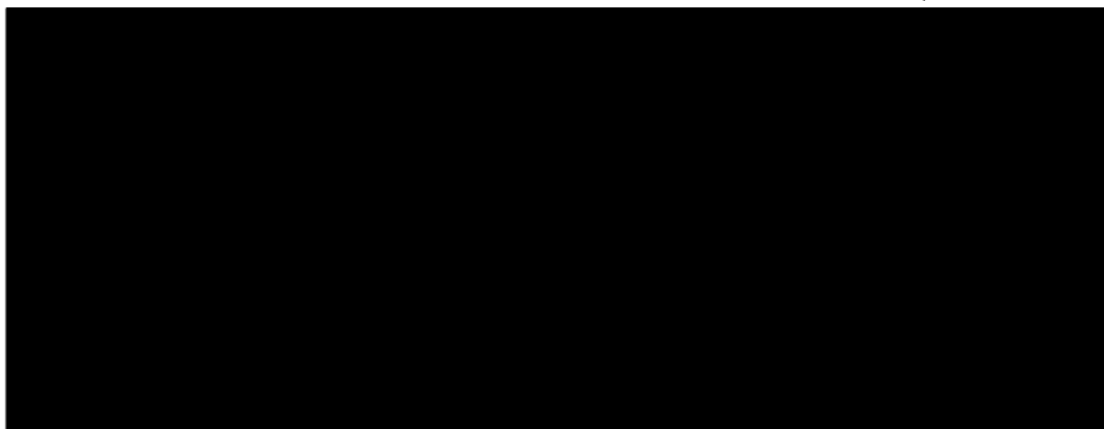
<sup>113</sup> Folio: 393.

<sup>114</sup> Folio: 393.

<sup>115</sup> Folio: 1545.



En relación con los contratos celebrados con las agencias de viaje, Delta cuenta con un esquema de incentivos y comisiones, los cuales son



La alta proporción de boletos vendidos indirectamente por Aeroméxico pone en evidencia que, a pesar del crecimiento de las ventas por Internet (directas), este canal sigue siendo muy importante hoy en día. Al respecto, Aeroméxico y Delta ya cuentan con una presencia sólida en el canal de distribución vía agencias de viaje, lo que se encuentra respaldado en contratos donde se estipulan comisiones e incentivos para favorecer la venta de sus boletos.

En conclusión, los esquemas de incentivos podrían limitar la entrada de otras aerolíneas al mercado mediante este canal de ventas y obligarlas a diseñar esquemas alternativos que actualmente no resultan ser tan eficientes como el canal de distribución vía agencias de viaje, como se señaló previamente.

La fracción VII del artículo 7 de las DRLFCE señala como una posible barrera a la entrada a:

*“VII. Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios.”*

Del análisis realizado, se identificó que los servicios de aterrizaje y despegue (slots) dentro del aeropuerto pueden constituir barreras normativas, debido a que para la asignación de los mismos se

<sup>116</sup> Folio: 1545.

<sup>117</sup> Folio: 1545.





toma en cuenta la antigüedad de la operación de la aerolínea dentro del aeropuerto. En la Consideración de derecho séptima de esta resolución, se realiza un desarrollo detallado.

La fracción III del artículo 59 de la LFCE señala que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante deberá considerarse:

*“III. La existencia y poder de sus competidores;”*

El mercado del transporte aéreo regular de pasajeros entre México-EUA, a través de vuelos directos o indirectos, durante el dos mil quince estuvo conformado por diecisiete competidores, seis de los cuales reportaron participaciones mayores al cinco por ciento (5%). El agente económico resultante de la concentración entre Aeroméxico y Delta tendrá cerca del veinticinco punto seis por ciento (25.6%) de participación en el mercado,<sup>118</sup> considerando los datos de dos mil quince, lo que resultará en la presencia en el mercado de un agente económico con participaciones cercanas a sus dos competidores más cercanos, American, con veintiuno punto cuatro por ciento (21.4%) y United Airlines con dieciocho punto nueve por ciento (18.9%) y tres veces mayor a los restantes dos competidores con participaciones mayores al cinco por ciento (5%), Volaris y Alaska Airlines.<sup>119</sup>

Por otra parte, los consumidores *premium* son más propensos a elegir la red más grande y con mayor frecuencia de vuelos, por lo cual serían quienes podrían encontrar más atractivo cambiarse a la red de Aeroméxico-Delta. Adicionalmente, el crecimiento de la red incrementaría los costos de cambio de los consumidores ya inscritos a la red de Aeroméxico o de Delta.

La fracción IV del artículo 59 de la LFCE señala que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante, deberá considerarse:

*“IV. Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos;”*

Los insumos requeridos por los agentes económicos que prestan el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros son principalmente aeronaves, abastecimiento de combustible, servicios de mantenimiento y toda la gama de servicios aeroportuarios como los de aterrizaje y despegue, plataforma y control de plataformas provistos mediante la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas de los aeropuertos. El acceso y uso de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas, es indispensable para que las aerolíneas ofrezcan los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, ya que sin estos insumos una aerolínea no puede realizar un aterrizaje o despegue, ni realizar el ascenso o descenso de pasajeros.

En este sentido, los servicios aeroportuarios son uno de los insumos más importantes para la prestación del servicio de transporte aéreo. Al ser los servicios de transporte aéreo un sistema de red, dado que es un sistema integral constituido por un conjunto de rutas, el acceso a los servicios aeroportuarios tiene efectos para las rutas en su conjunto.

<sup>118</sup> En forma individual, la participación de mercado de Aeroméxico y de Delta es de catorce punto sesenta y cinco por ciento (14.65%) y del diez punto noventa y tres por ciento (10.93%), respectivamente.

<sup>119</sup> Folio 2372.



**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-127-2016**

La IATA publicó las Directrices Mundiales de *Slots* ("WSG", por sus siglas en inglés) para proporcionar a la comunidad global de transporte aéreo un conjunto único de estándares para la gestión de *Slots*. Las WSG constituyen una referencia en la industria para la gestión y asignación de *Slots* aeroportuarios<sup>120</sup> y ofrecen una clasificación de los aeropuertos, según los siguientes niveles de congestión:<sup>121</sup>

- **Nivel 1.** Aeropuertos donde la capacidad de la infraestructura aeroportuaria es por lo general suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios del aeropuerto en cualquier franja horaria.
- **Nivel 2.** Aeropuertos donde existe una probabilidad de congestión durante periodos específicos del día, semana o temporada, lo cual puede resolverse por medio de la cooperación voluntaria entre las compañías aéreas. En este caso, se nombra a una persona encargada de facilitar las operaciones programadas de las compañías aéreas que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto.
- **Nivel 3.** Aeropuertos donde los proveedores de capacidad no han desarrollado una infraestructura suficiente, o donde los gobiernos han impuesto condiciones que imposibilitan satisfacer la demanda. En este caso, se nombra a un coordinador para asignar *Slots* a las compañías aéreas y a otros operadores de aeronaves que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto como medio para gestionar la capacidad disponible.

La responsabilidad de clasificar el aeropuerto de acuerdo con estos niveles debe recaer en las autoridades, quienes deben garantizar que un aeropuerto se clasifique con el Nivel 3 únicamente tras un análisis exhaustivo de demanda y capacidad y una consulta completa a todas las partes interesadas. Un aeropuerto recibe la designación de Nivel 3 solo si dicho análisis y consultas previas llevan a la conclusión de que la demanda para la infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad disponible, y de que no existe ninguna forma práctica para solucionar el problema a corto plazo.<sup>122</sup>

En dos mil quince, Aeroméxico y Delta coincidían en operaciones en diez aeropuertos mexicanos y en dieciséis aeropuertos estadounidenses. De los aeropuertos en los que coinciden Aeroméxico y Delta, dada la clasificación de la IATA, los aeropuertos AICM, JFK y EWR se clasifican como de Nivel 3 al estar saturados. Los aeropuertos con posibilidad de saturación, Nivel 2, son LAX, ORD, MCO, SFO. Como ya se mencionó, dado que los aeropuertos que presentan saturación y que se ubican en los EUA se encuentran fuera de la jurisdicción de esta Comisión, el análisis se enfoca principalmente al AICM. En el siguiente cuadro se muestra los aeropuertos saturados o potencialmente saturados en México y EUA, acorde con la IATA.

País	Ciudad (aeropuerto)	Código aeropuerto	Nivel 3	Nivel 2
México	Ciudad de México	MXM	Si	
EUA	Nueva York - J.F. Kennedy	JFK <sup>121</sup>	Si	
EUA	Nueva York - Newark	EWR <sup>121</sup>	Si	
EUA	Los Ángeles	LAX		Si

<sup>120</sup> Folio: 2522.

<sup>121</sup> Folio: 2523.

<sup>122</sup> Folio: 2523.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

EUA	Chicago O'Hare	ORD	Sí
EUA	Orlando	MCO <sup>2/</sup>	Sí
EUA	San Francisco	SFO	Sí

1/ Nivel 3 para la pista, Nivel 3 para las puertas/terminales internacionales. 2/ Nivel 2 para las puertas/terminales internacionales únicamente. Fuente: Folio: 1589.

De conformidad con el artículo 94 del RLA, la SCT es el órgano regulador mexicano que determina el número máximo de aterrizajes y despegues que pueden realizarse en cada hora, de acuerdo a las características de cada uno de los aeropuertos en México. Para ello, considera criterios de eficiencia y seguridad, la capacidad de las aeronaves, la disponibilidad de horarios y la capacidad de operación de los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios, entre otros.

De esta manera, los servicios aeroportuarios señalados son un recurso finito y, como tal, puede ser que la demanda de *Slots* en algún horario exceda la capacidad disponible.

En concordancia con lo anterior, el acceso a los servicios que prestan las terminales aeroportuarias en horarios en los que la demanda exceda la capacidad disponible —que pueden ser los horarios comercialmente más atractivos—, podría representar una restricción que limite la entrada de nuevos competidores, así como la expansión de los ya existentes. Esto sería así en todas y cada una de las rutas en las que las aerolíneas prestan servicios de transporte aéreo regular de pasajeros con origen o destino en esa terminal aeroportuaria, en horarios saturados.

De acuerdo con el artículo 100 del RLA, se considera que existe saturación en un aeropuerto si en más de cincuenta y dos ocasiones en un año en una hora determinada: i) se rebasa el número máximo de operaciones o solicitudes que pueden ser atendidas en el campo aéreo; o ii) si se demora el aterrizaje o despegue de las aeronaves por causas atribuibles al concesionario (falta de pista, posiciones o servicios).

Con base en lo anterior, la SCT determinó que *“para garantizar una operación segura y eficiente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Benito Juárez” (...) se establece que la capacidad es: 61 operaciones por hora con un máximo de 40 llegadas con una separación de 4 millas náuticas sucesivas (...).”*<sup>123</sup>

En la siguiente tabla se especifican los horarios que tienen una declaratoria de saturación (sombreados) y el número de operaciones o solicitudes que sobrepasaron el umbral de las cincuenta y dos veces que marca el RLA.<sup>124</sup>

**Horarios saturados en el AICM**

Hora	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	0	0	0	0	0	0	108	181	135	180	122	53	55	109	167	130	117	120	111	55	78	62	18

<sup>123</sup> Declaratoria de saturación en el campo de aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, publicada en el DOF el veintinueve de septiembre de dos mil catorce.

<sup>124</sup> El diecisiete de abril de dos mil trece se publicó en el DOF una declaratoria de saturación que consideraba las franjas horarias 11:00 a 16:00 como no saturadas. Esta declaratoria quedó derogada con la publicación de la nueva declaratoria en dos mil catorce.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

De esta manera, el AICM se encuentra saturado en las franjas horarias de las siete horas a las veintidós horas con cincuenta y nueve minutos. La franja horaria de las veintitrés horas no ha sido declarada saturada, a pesar de que en dieciocho veces del año se rebasó el número de operaciones o solicitudes máximas permitidas. Aunado a lo anterior, no todos los *Slots* en esas franjas horarias son utilizados por las aerolíneas que prestan el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros. En efecto, en esas franjas horarias pueden ocupar *Slots* los vuelos oficiales, de manera que únicamente cincuenta y ocho están disponibles para vuelos comerciales.<sup>125</sup> Asimismo, algunos de esos *Slots* son utilizados por empresas que prestan servicios de transporte de carga. Esto, en la práctica, reduce aún más la capacidad que tiene el aeropuerto para ofrecer servicios aeroportuarios a las aerolíneas que prestan los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros.

El AICM es el único aeropuerto de México que está clasificado como Nivel 3.<sup>126</sup> Este aeropuerto cuenta con dos pistas paralelas, separadas por trescientos cinco metros a partir de los ejes. Esta distancia impide la realización de operaciones de aterrizaje y despegue simultáneas, haciéndolo, en teoría, de una sola pista. Sin embargo, una de las pistas está instrumentada para aterrizajes y la otra para las salidas, lo que permite facilitar la secuencia de aproximación y realizar casi de manera paralela las operaciones de aterrizaje y despegue, incrementando la capacidad.<sup>127</sup>

De hecho, Aerovías reconoce que el AICM es un aeropuerto altamente saturado. En efecto, señala “(...) [redacted] código IATA es MEX) (...)” (énfasis añadido).<sup>128</sup>

Aeroméxico ha reconocido también que, aun y cuando se abran nuevas rutas, la baja disponibilidad de *Slots* en el AICM implicaría que [redacted]

Asimismo, Interjet identificó la escasez de *Slots* en el AICM como una barrera a la expansión hacia nuevos mercados en México.

De lo anterior se desprende que, si bien el AICM cuenta con capacidad para albergar vuelos adicionales, éstos deberán programarse preferentemente en horarios donde exista disponibilidad,

<sup>125</sup> Folio 1497.

<sup>126</sup> Fuente: Información referida en el folio 1583 y disponible en dispositivo electrónico con número de folio: 1589.

<sup>127</sup> Declaratoria de saturación en el campo de aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, publicada en el DOF el veintinueve de septiembre de dos mil catorce.

<sup>128</sup> Folio 1425.

<sup>129</sup> Folio 1454 y 1745.

<sup>130</sup> Folio 1454 y 1745.

<sup>131</sup> Folio: 1574.



**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-127-2016**

típicamente de la una a las seis horas. Estos horarios podrían ser menos atractivos comercialmente, toda vez que se trata de horarios nocturnos.<sup>132</sup>

Ahora bien, en México, una vez que la declaratoria de saturación entra en vigor, puede suceder lo siguiente, en términos del artículo 99 del RLA:

- Durante los primeros cuatro años, el administrador aeroportuario deberá retirar los horarios de aterrizaje o despegue que durante el año anterior y por causas imputables a ellos, no hubieren utilizado los transportistas en más del ochenta y cinco por ciento (85%) de las veces o hubieran tenido demoras en quince por ciento (15%) o más de dichos horarios.

Los horarios nuevos, los renunciados, así como los retirados por falta de uso, demoras o adeudos de servicios aeroportuarios, deberán subastarse dentro de los quince días hábiles siguientes y asignarse únicamente con base en la propuesta económica. Si los horarios asignados no son utilizados dentro del primer mes y por lo menos durante los tres meses subsecuentes, se les retirará y la pena convencional será del monto de su oferta.

- Si se mantienen las condiciones de saturación durante los tres primeros años de que entró en vigor la declaratoria, el administrador deberá retirar en el primer mes de cada año, a partir del cuarto, un diez por ciento (10%) de los horarios de aterrizaje y despegue de cada transportista en los horarios saturados. Al efecto, los transportistas podrán decidir los horarios que prefieren que les sean retirados y, en caso de que no lo hagan, el administrador los determinará libremente.

De conformidad con información que obra en el expediente, el mecanismo previsto en el artículo 99 del RLA no fue utilizado durante el período que comprende los años dos mil diez a dos mil quince, a pesar de que se han emitido diversas declaratorias de saturación.<sup>133</sup>

Así, son pocas las alternativas para que las aerolíneas sin *Slots* asignado accedan a *Slots* en el AICM. En su reporte anual dos mil catorce, Interjet señaló que su entrada al AICM se concretó mediante la

<sup>132</sup> Los *Slots* en horarios comercialmente atractivos no resultan igual de rentables para las aerolíneas a los *Slots* en horarios poco atractivos. Por ejemplo, puede resultar incómodo para un pasajero comenzar o concluir su viaje durante la madrugada o a altas horas de la noche, en virtud de que las posibilidades de acceso a los aeropuertos en medios de transporte públicos son menores durante esas horas y resulta más incómodo comenzar o concluir el viaje en horarios que típicamente se destinan al sueño. Además, la actividad y las posibilidades de interconexión en el AICM son menores durante la madrugada.

<sup>133</sup> Mediante el Oficio DGC-CFCE-2016-002, la Comisión requirió información al AICM, específicamente: "4. Indicar si en los últimos cinco años se han retirado slots a aerolíneas en el AICM en términos del artículo 99 del RLA. De ser el caso, indicar la aerolínea, cantidad de slots retirados, fecha del retiro y sus causas. Indicar si se realizaron subastas de esos slots en los últimos cinco años en términos de ese mismo artículo y, de ser el caso, describir el mecanismo de subasta empleado, señalando la cantidad de slots asignados a cada aerolínea y la fecha en que fueron asignados." En respuesta a dicho oficio, el nueve de febrero de dos mil dieciséis, el AICM señaló:

[REDACTED]



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

“adquisición” de Slots de Aerocalifornia. Esto es, su entrada fue posible gracias a la salida de un competidor. En específico señala lo siguiente:

*“El 19 de agosto de 2008, la Entidad inició operaciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a través de un contrato celebrado con Aerocalifornia, S. A. de C. V., mediante el cual se adquirieron los espacios y horarios para el despegue y aterrizaje de las aeronaves, mostradores para documentación de pasajeros y equipaje, mostradores de información de pasajeros en sala general, así como los servicios de estacionamiento de corta estancia y de permanencia prolongada, aerocares y servicio de revisión de equipaje documentado, servicio de pasillos telescópicos, servicio de salas móviles, equipo y servicios de apoyo en tierra. Dicha adquisición de derechos y otros servicios pagados se registraron como un activo intangible de vida indefinida que no se amortiza y está sujeto a pruebas de deterioro por lo menos anualmente.”<sup>134</sup>*

Otra alternativa sería obtener, mediante cesión, un portafolio de Slots que actualmente estén asignados a competidores. En términos del artículo 98 del RLA, se permiten los intercambios y/o cesiones de horarios de despegue y aterrizaje entre aerolíneas en el AICM. Esta opción podría representar una alternativa para que los nuevos entrantes al AICM obtengan Slots. Sin embargo, esta alternativa ha sido poco utilizada en el AICM. En efecto, durante los años dos mil diez a dos mil quince, todas las cesiones entre aerolíneas que prestan el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros se han dado



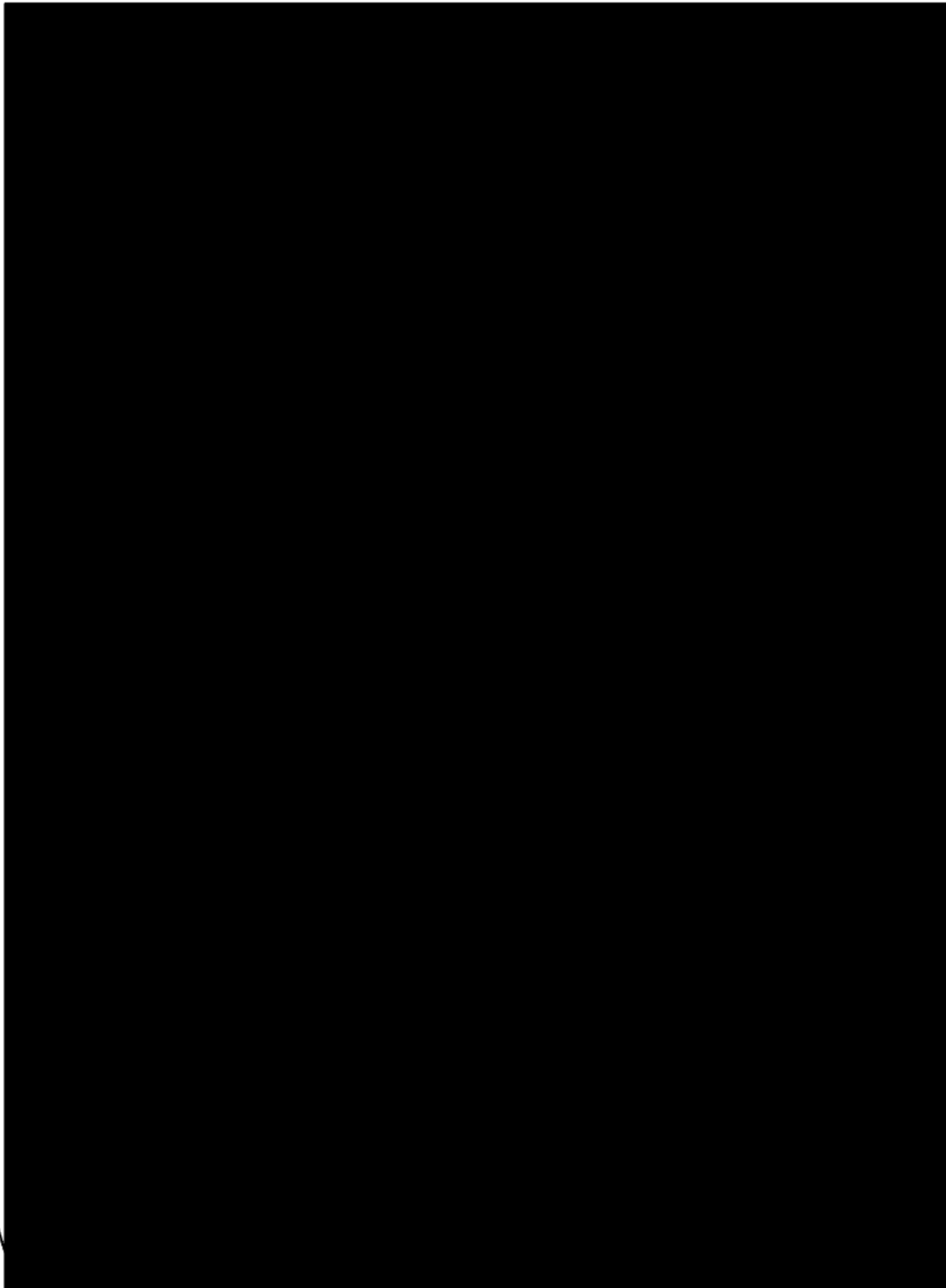
<sup>134</sup> Folio: 798.

<sup>135</sup> Folios 1596 al 1598.

<sup>136</sup> Folios 1497, 1498 y 2176.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016



3



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

[REDACTED]

De la descripción anterior se puede observar que una aerolínea que pretenda hacer uso de los *Slots* en el AICM requiere contar con un permiso de operación otorgado por la DGAC de la SCT y con la asignación por parte del AICM, a través de la Subgerencia de Asignación de *Slots*. Asimismo, de conformidad con las Reglas de Operación del AICM, [REDACTED]

[REDACTED]<sup>138</sup>, uno de los criterios empleados por la autoridad aeroportuaria para la asignación de horarios de despegue y aterrizaje en el AICM ha sido el de antigüedad, ya que éstos se asignan a aquellas aerolíneas que los tuvieron asignados en la temporada anterior equivalente, sujeto a que se hayan utilizado. Esto también implica una restricción para que nuevas aerolíneas accedan de manera oportuna y suficiente a los servicios aeroportuarios en el AICM y operen el servicio de transporte aéreo de pasajeros.

Por lo tanto, el procedimiento de obtención de los *Slots* está sujeto a su disponibilidad y esta disponibilidad se determina principalmente con base en la posesión y uso de las *Slots* en temporadas anteriores.<sup>139</sup> Esto puede representar una barrera que limite la entrada oportuna y suficiente de nuevos competidores, toda vez que éstos no tendrán prioridad en la asignación de *Slots*, por no tener historial en el uso de este servicio que respalde su solicitud.

Así, se considera que el acceso a los servicios que prestan las terminales aeroportuarias en horarios en los que la demanda exceda la capacidad disponible —que pueden ser los horarios comercialmente más atractivos— representa una restricción que limita la entrada de nuevos competidores, así como la expansión de los ya existentes.

<sup>137</sup> Folios: 1591 al 1594.

<sup>138</sup> [REDACTED] Fuente: información referida en el folio 4954 y disponible en dispositivo electrónico en el folio: 1601.

<sup>139</sup> [REDACTED] Fuente: información referida en el folio 1590 y disponible en dispositivo electrónico en el folio: 1601.





**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

La operación traerá como resultado la alineación de intereses de Delta y Aeroméxico con respecto al uso de sus *Slots* en los aeropuertos donde participan y profundizará la relación que ya tienen esas empresas.

De conformidad con documentos internos de Delta, mediante la operación, Delta y Grupo Aeroméxico profundizarán y apoyarán el JCA,<sup>140</sup> el cual se trata de un acuerdo mediante el cual esperan

Tomando en cuenta lo anterior, la operación incrementará la demanda de *Slots* en el AICM, comparado con un escenario en donde no se realiza la operación.

En este sentido, como ya se mencionó, el AICM es el único aeropuerto en México que presenta condiciones de saturación.

De acuerdo con información proporcionada por el AICM, el uso efectivo de *Slots* en dos mil catorce y dos mil quince fue:

**Porcentaje de *Slots* efectivamente usados en horarios saturados**

Lineación	<i>Slots</i> en 2014	Proporción 2014	<i>Slots</i> en 2015	Proporción 2015
AEROVÍAS DE MÉXICO / AEROLITORAL	146,435	46.2%	151,003	46.8%
<div style="background-color: black; width: 100%; height: 150px;"></div>				
DELTA AIRLINES INC.	4,941	1.6%	5,925	1.8%
<div style="background-color: black; width: 100%; height: 50px;"></div>				

<sup>140</sup> Folios 884 a 886.

<sup>141</sup> Folios: 1336 y 1750.



[REDACTED]

Fuente: Información proporcionada por el AICM, folio: 1602 y 1603.<sup>142</sup>

Como puede observarse, Grupo Aeroméxico empleó el [REDACTED] de los horarios de despegue y aterrizaje efectivamente utilizados en el AICM durante el dos mil quince. Por su parte, Delta empleó el [REDACTED] en el mismo año. En este sentido, Aeroméxico cuenta con una cantidad de *Slots* [REDACTED] a la de su competidor más cercano, [REDACTED] y [REDACTED], que son el tercero y cuarto competidores más grandes en el mercado.

El agente económico resultante de la operación alcanzaría el [REDACTED] los *Slots* en AICM, por lo que mejoraría su posición ante cualquiera de sus competidores. Asimismo, la operación incrementará la demanda de *Slots* en el AICM por parte de Aeroméxico-Delta y por ende, posiblemente se incremente su participación en el uso de *Slots*, comparado con un escenario en donde no se realiza la operación.

Asimismo, como se mostrará a continuación, el AICM es también el *hub* más desarrollado y único en su tipo en México, por lo que es importante ver el efecto que esto ocasionaría en el mercado relevante.

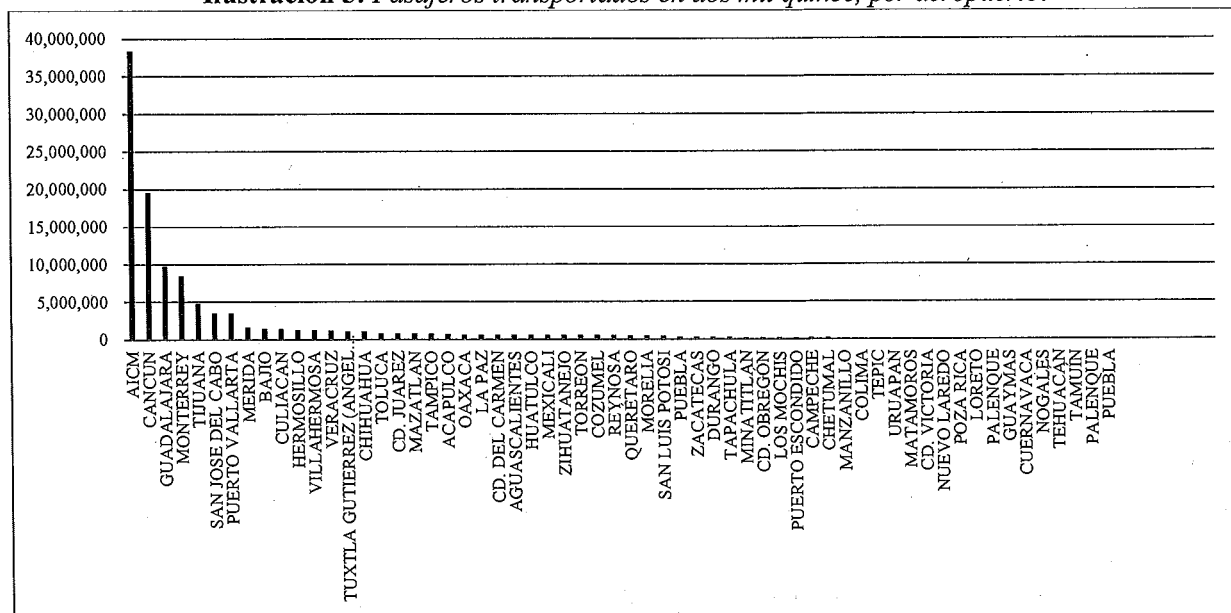
De acuerdo con información pública, el aeropuerto con mayor actividad en dos mil quince, en términos del número de vuelos y pasajeros atendidos es el AICM. Este aeropuerto atiende el treinta y dos punto seis por ciento (32.6%) de los vuelos que se realizan en el país (nacionales e internacionales) y treinta y dos punto siete por ciento (32.7%) de los pasajeros que se transportan vía aérea en México (incluye pasajeros nacionales e internacionales). Esta misma información está disponible de manera anual en el periodo dos mil seis a dos mil quince (2015), con la cual es posible observar que esta proporción de vuelos atendidos en el AICM se mantuvo constante en dicho periodo.<sup>143</sup>

Como se explica a continuación, las características, su ubicación geográfica y el número de operaciones del AICM lo vuelven poco sustituible como *hub* para rutas en conexión. Primero, el tráfico de pasajeros en el AICM no tiene comparación con el tráfico de pasajeros en cualquier otro aeropuerto del país, como se muestra a continuación:

<sup>142</sup> En el caso del dos mil dieciséis, el número de slots operados por Grupo Aeroméxico fue de [REDACTED]. Por su parte, el número de slots operados por Delta en horarios saturados se redujo a [REDACTED]. Fuente: folios 2375, 2391 y 2392.

<sup>143</sup> Fuente: Información pública de la DGAC de la SCT, referida en los folios 1682 y 1685.

Ilustración 5: Pasajeros transportados en dos mil quince, por aeropuerto.

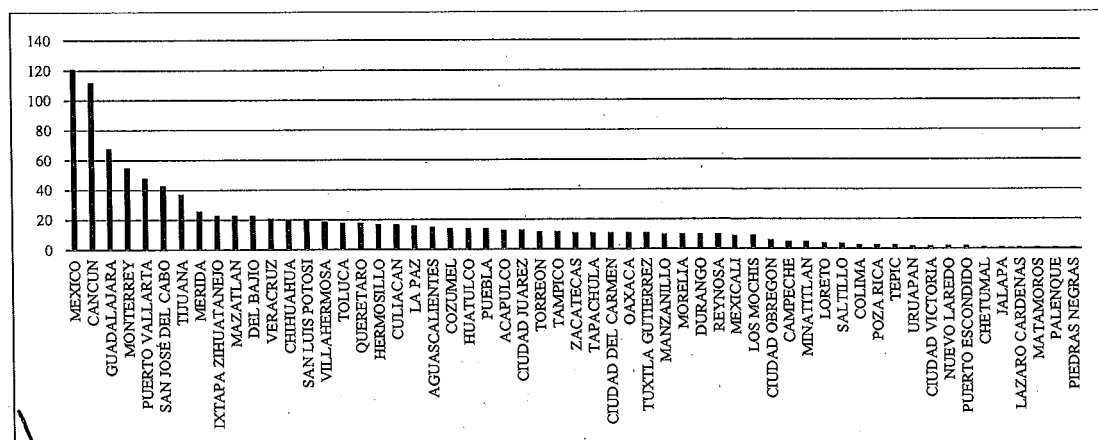


Fuente: Estadística Operacional de Aeropuertos, SCT, 2015. Información referida en los folios 1684 y disponible en formato electrónico en el folio 1700.

El AICM tiene un tráfico de pasajeros de casi el doble del aeropuerto de Cancún, casi cuatro veces el tráfico del aeropuerto de Guadalajara y casi cinco veces el del aeropuerto de Monterrey. El resto de aeropuertos tiene un tráfico de pasajeros considerablemente menor al de este aeropuerto.

Además, el AICM es el aeropuerto mexicano que más destinos totales (nacionales e internacionales) atiende, por lo que sus opciones de conexión son mayores al del resto de aeropuertos en México, como se muestra a continuación:

Ilustración 6: Destinos atendidos en dos mil quince, por aeropuerto.



Fuente: Estadística operacional Origen-Destino, SCT, 2015. Información referida en los folios 1682 y 1685.

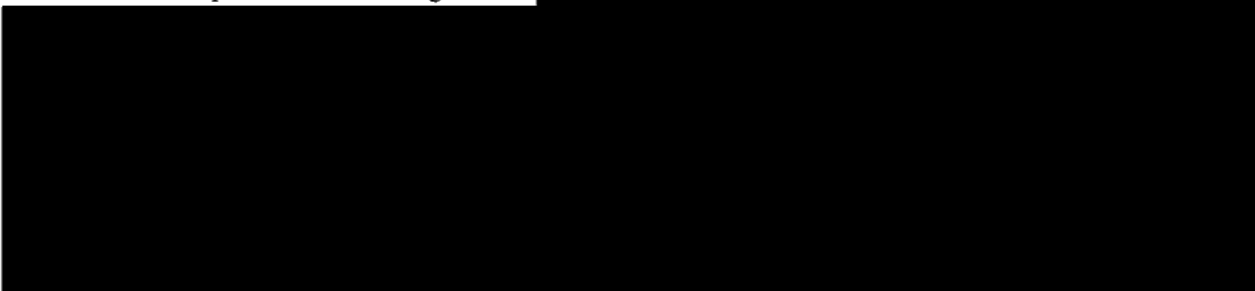


**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

Incluso el AICM es también el aeropuerto que más destinos a nivel nacional atiende, ya que durante el dos mil quince atendió cincuenta y dos destinos, seguido de Monterrey, Guadalajara, Tijuana y Cancún, con treinta y uno, treinta y seis, treinta y dos y veinte, respectivamente.<sup>144</sup> De esta manera, a pesar de que Cancún cuenta con múltiples destinos a nivel internacional, sus posibilidades de conexión a nivel nacional son considerablemente menores a las del AICM.

De igual forma, la ubicación geográfica del AICM contribuye a que sea considerado como el único *hub* de su tipo en México, el cual es difícilmente replicable por las características de *hub* nacional e internacional que concurren en él, tales como la gran densidad de población en la zona metropolitana del Valle de México y la amplia cantidad de actividades económicas y de negocios desarrolladas en esta zona. Por otra parte, estas características hacen que tanto para los pasajeros como para aerolíneas sea atractivo concurrir en al AICM, ya que por un lado, los pasajeros tienen mayores opciones de conexión y, por otro, las aerolíneas tienen mayores flujos de pasajeros respecto de los que pueden tener en otros aeropuertos. Asimismo, las economías de aglomeración fortalecen este círculo.<sup>145</sup>

Esta situación es reconocida por Aeroméxico y Delta, quienes presentaron un documento a la Comisión en el que se afirma lo siguiente:



Además, lo anterior es reconocido por Grupo Aeroméxico, quien opera "*principalmente a través de un sistema de red de rutas de conexión ("Hub-and-spoke")*" que concentra la mayoría de sus operaciones en el AICM.<sup>147</sup> Asimismo, señala que su "*negocio depende significativamente de (...)*

<sup>144</sup> Fuente: Estadística operacional Origen-Destino, SCT, 2015. <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/estadistica-operacional-de-aeropuertos-airports-operational-statistics/>  
Disponible en formato electrónico en el folio: 1700.

<sup>145</sup> Las economías de aglomeración hacen referencia a los beneficios obtenidos por las empresas por localizarse en las cercanías de otras ("aglomeración"). Este concepto está relacionado con las ideas de economías de escala y efectos de red. Es decir, las empresas no se localizan de forma uniforme sobre el territorio, sino que tienden a concentrarse en determinadas áreas, con el objetivo de aprovechar los beneficios que surgen de localizarse cerca unas de otras. Los beneficios de esta forma de ubicación están relacionados con el mejor aprovechamiento de las economías de escala y de alcance en los lugares en los que, o bien coexisten muchas empresas de sectores relacionados, o bien se encuentran cercanos a los grandes núcleos de población o actividad económica.

<sup>146</sup> Específicamente en el documento

presentado a esta H.

Comisión el veintiuno de julio de dos mil quince. Folios: 1184 y 1185.

<sup>147</sup> Folio: 411.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

[sus] operaciones en el AICM y, en consecuencia, la demanda de los servicios de transporte aéreo a, y desde, la Ciudad de México”.<sup>148</sup>

De este modo, la entrada de aerolíneas al AICM podría resultar en una nueva competencia significativa para sus rutas, lo que pudiera afectar significativamente el negocio de Grupo Aeroméxico. Por lo tanto, esa sociedad reconoce tanto la importancia que tiene el AICM como punto principal de sus operaciones como el impacto que tienen las condiciones de saturación del AICM sobre los niveles de competencia en la prestación del servicio de trasporte aéreo regular de pasajeros.

Por otra parte, un sistema de rutas de “*Hub and spoke*” implica que todos los destinos (*spokes*) se relacionan entre sí a través de un *Hub* central. Si se tienen cuatro *Spokes* y un *Hub*, se tendrían en total cinco destinos. Solo se necesitan cuatro rutas (en los dos sentidos) para conectar cualquier destino a cualquier otro destino.<sup>149</sup> En cambio, si se tuviera un sistema punto a punto entre los distintos destinos se necesitarían diez rutas (en los dos sentidos). Si una nueva ruta se agrega al sistema de *Hub and Spoke* todos los puntos de destino se benefician. Esto es lo que llamamos las externalidades de red. Con un nuevo destino, todos los otros destinos pueden alcanzar éste (a través del *Hub*) y este destino también puede alcanzar a los demás.

Las aerolíneas orientadas al sistema de *Hub and Spoke* aprovechan el gran número de ciudades de origen/destino que pueden ofrecer con frecuencias atractivas para generar las economías de escala que necesitan. Cuando los aeropuertos están localizados en ciudades de gran atracción por el número de pasajeros que buscan ese destino (megalópolis), la presencia de un *hub* garantiza una operación más eficiente de la red. El tamaño y relevancia de la Ciudad de México garantiza un tráfico hacia esa ciudad que permite una operación más eficiente del sistema de *Hub and Spoke*; esto no es necesariamente cierto para ciudades más pequeñas.<sup>150</sup>

La fracción V del artículo 59 de la LFCE señala que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante deberá considerarse:

*“V. El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado,”*

No existen antecedentes de algún comportamiento reciente de los agentes económicos que participan en el mercado que puedan ser considerados en el análisis de la presente fracción.

La fracción VI del artículo 59 de la LFCE establece que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante, deberán considerarse los criterios que se establezcan en las DRLFCE, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión. En correlación con lo anterior, el artículo 8 de las DRLFCE establece que:

<sup>148</sup> Folio: 353.

<sup>149</sup> NERA, 2004. “Study to assess the effects of different slot allocation schemes”. Folios: 1777 al 2169.

<sup>150</sup> Philipp Goedeking, Springer, 2010, “Networks in Aviation - Strategies and Structures”.



*“ARTÍCULO 8. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:*

*I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;”*

La participación conjunta de Aeroméxico y Delta en el transporte aéreo regular de pasajeros entre México y EUA, a través de vuelos directos o indirectos es de veinticinco punto seis por ciento (25.6%). Además, como ya se señaló, Aeroméxico cuenta con un alto nivel de posicionamiento de su marca en México.

Por otra parte, como se ha mencionado, los consumidores *premium* son los más propensos a elegir la red más grande y con mayor frecuencia de vuelos, por lo cual serían quienes podrían encontrar rentable cambiarse a la red de Aeroméxico-Delta, y por este mismo crecimiento, incrementar los costos de cambio de los consumidores ya inscritos a la red de Aeroméxico o de Delta. También, cabe recordar que Delta y Aeroméxico son quienes tienen la mayor cantidad de clientes bajo el esquema de programa de viajero frecuente, como se mostró anteriormente.

Por su parte, la fracción II del artículo 8 de las DRLFCE, dispone lo siguiente:

*“II. La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y”*

Por tratarse de un servicio, el transporte aéreo regular de pasajeros entre México y los EUA no se puede importar o internar al país.

Finalmente, la fracción III del artículo 8 de las DRLFCE dispone lo siguiente:

*“III. La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores.”*

Los consumidores inscritos a los programas de viajero frecuente enfrentan costos por cambiarse de aerolínea, toda vez que pierden los beneficios acumulados por usar dichos programas, como se ya explicó en la sección “Programas de Viajero Frecuente” de esta Resolución.

**Octava.** Para determinar si la concentración no debe ser autorizada o debe ser sancionada, de conformidad con la fracción III del artículo 63 de la LFCE, la Comisión deberá considerar:

*“III. Los efectos de la concentración en el mercado relevante con respecto a los demás competidores y demandantes del bien o servicio, así como en otros mercados y agentes económicos relacionados;”*

Efectos de la operación en el mercado relevante

Como ya se señaló, la presente operación tiene como objetivo reforzar los efectos del JCA, el cual es un acuerdo mediante el cual Delta y Aerovías esperan



[REDACTED]

De hecho, Aeroméxico y Delta proporcionaron información a esta Comisión en la que señalan que

[REDACTED]

[REDACTED]<sup>52</sup> Asimismo en el documento titulado “*Alianza Transfronteriza de Aeroméxico y Delta*”, se establece que se busca la rentabilidad de la red combinada, no de una ruta/vuelo específico.

En consecuencia, como resultado de la operación y bajo el contexto del Acuerdo Bilateral Vigente, la red de Aeroméxico y Delta crecerá de forma geométrica en la parte de vuelos transfronterizos. Actualmente, la red de Aeroméxico conecta a menos de mil pares de ciudades, y la de Delta entre mil y dos mil pares de ciudades. Después de la operación, la red de Aeroméxico y Delta conectará a casi once mil pares de ciudades, siendo así la red más grande de vuelos transfronterizos entre México y EUA. Si bien existirá competencia por parte de American y United, sus redes serán de menor tamaño. American y United tiene un poco más de [REDACTED] y de [REDACTED] de ciudades, respectivamente. Así, como consecuencia de la operación, los consumidores tendrán incentivos a cambiar su preferencia de American y United por Aeroméxico y Delta, porque se invirtió el tamaño relativo de sus redes.

Por otra parte, el tamaño y estructura de las redes están relacionadas con el acceso al AICM, toda vez que, por sus características, ubicación geográfica y número de operaciones, el AICM no puede ser sustituido por otros aeropuertos mexicanos como *hub* para rutas en conexión.

#### Restricción de Slots

El tráfico de pasajeros en el AICM no tiene comparación con el tráfico de pasajeros en cualquier otro aeropuerto del país. Por ejemplo, el AICM tiene un tráfico de pasajeros de casi el doble del aeropuerto de Cancún, casi cuatro veces el tráfico del aeropuerto de Guadalajara y casi cinco veces el del aeropuerto de Monterrey. El resto de aeropuertos tiene un tráfico de pasajeros considerablemente menor al de este aeropuerto.

Cabe recordar que el AICM se ubica en la Zona Metropolitana del Valle de México (“ZMVM”), caracterizada por presentar una gran densidad poblacional y amplia cantidad de actividades económicas y de negocios. Esta ubicación, le permite al AICM contar con un elevado flujo de

<sup>151</sup> Folio 1336 y 1750.

<sup>152</sup> Folio: 1122.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

pasajeros, ya sea que su origen o destino sea la ZMVM, o bien que sea un punto de conexión. Asimismo, las economías de aglomeración fortalecen este círculo. Esta situación es reconocida por las partes,<sup>153</sup> así como por Aeroméxico en sus reportes anuales.

Como ya se mencionó, la IATA clasifica los aeropuertos en tres niveles de acuerdo al nivel de congestión que experimenta el aeropuerto. El Nivel 3 corresponde a aeropuertos que tienen exceso de demanda prácticamente a cualquier hora (que sea más rentable volar). El veintinueve de septiembre de dos mil catorce se declaró al AICM como saturado. Con base en lo anterior, la SCT determinó que "(...) para garantizar una operación segura y eficiente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez" (...) se establece que la capacidad es: 61 operaciones por hora con un máximo de 40 llegadas con una separación de 4 millas náuticas sucesivas (...)".<sup>154</sup> Bajo esta declaratoria, el AICM se encuentra saturado en las franjas horarias de las siete a las veintidós horas con cincuenta y nueve minutos.

En efecto, como ya se mencionó, Aerovías reconoce que el AICM está altamente saturado. Aerovías mencionó que: "(...) [REDACTED]"

Asimismo, en documentos internos de Aeroméxico se indicó lo siguiente: [REDACTED]

Por su parte, Interjet plantea que: [REDACTED]

Respecto del mecanismo de asignación de *Slots* en el AICM, anteriormente se indicó que una aerolínea que pretenda hacer uso de los *Slots* en el AICM requiere contar con un permiso de operación otorgado por la DGAC y con la asignación por parte del AICM, a través de la Subgerencia de Asignación de *Slots*. Asimismo, de conformidad con las Reglas de Operación del AICM, [REDACTED]

<sup>153</sup> "El AICM es el aeropuerto más transitado de México y el segundo con mayor tránsito de América Latina por tráfico de pasajeros. De dos mil cinco (2005) a dos mil catorce (2014), entre el cincuenta y uno (51) y el setenta (70) por ciento del total de vuelos nacionales de México tuvieron origen o destino en el AICM y alrededor de un tercio del total de vuelos internacionales que llegaron o salieron de México tuvieron como origen o destino el AICM. (...) En comparación, Monterrey es el segundo aeropuerto más grande de México para vuelos nacionales con llegadas o salidas de alrededor del veinte (20) por ciento del total de vuelos nacionales de dos mil catorce (2014). Cancún es el segundo aeropuerto más grande de México en términos del volumen de vuelos internacionales, con llegadas o salidas de aproximadamente un cuarto de los vuelos internacionales (...)", en el documento "Efectos competitivos de la asignación de *Slots* a Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México sobre la industria Mexicana de transporte aéreo de pasajeros" presentado a esta H. Comisión el veintiuno de julio de dos mil quince. Folios: 1854 y 1855 del Expediente CNT-050-2015.

<sup>154</sup> Declaratoria de saturación en el campo de aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, publicada en el DOF el veintinueve de septiembre de dos mil catorce.

<sup>155</sup> Folios 1454 y 1745.

<sup>156</sup> Folio: 1574.





**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-127-2016**

[REDACTED] <sup>157</sup> uno de los criterios empleados por la autoridad aeroportuaria para la asignación de horarios de despegue y aterrizaje en el AICM ha sido el de antigüedad, ya que éstos se asignan a aquellas aerolíneas que los tuvieron asignados en la temporada anterior equivalente, sujeto a que se hayan utilizado. Esto implica una restricción para que nuevas aerolíneas accedan de manera oportuna y suficiente a los servicios aeroportuarios en el AICM y operen el servicio de transporte aéreo de pasajeros. Asimismo, este mecanismo de asignación reduce la expansión de la oferta de las aerolíneas que ya operan en dicho aeropuerto.

Por lo tanto, el procedimiento de obtención de los *Slots* está sujeto a su disponibilidad, la cual se determina principalmente con base en la posesión y uso de los *Slots* en temporadas anteriores. <sup>158</sup> Esto puede representar una barrera que limite la entrada oportuna y suficiente de competidores, toda vez que éstos no tendrán prioridad en la asignación de *Slots*, por no tener historial en el uso de este servicio que respalde su solicitud.

Por todo lo anterior, el acceso a los servicios que prestan las terminales aeroportuarias en horarios en los que la demanda exceda la capacidad disponible —que pueden ser los horarios comercialmente más atractivos— podría representar una restricción que limite la entrada de nuevos competidores, así como la expansión de los ya existentes.

Por su parte, en la siguiente ilustración, se observa que, en el año dos mil quince, Aeroméxico tuvo una elevada participación en prácticamente todos los horarios de despegue y aterrizaje en el AICM. De esta manera, el efecto de la acumulación de los *Slots* causada por el JCA es que, en horarios en los que se observa una menor participación de Aeroméxico, la tenencia de *Slots* aumentaría después del JCA, en virtud de que Delta tiene una participación importante en esa franja horaria. En dos mil quince, Aeroméxico tenía el cuarenta y seis punto tres por ciento (46.3%) del total de los *slots* en el AICM, mientras que Delta el uno punto seis por ciento (1.6%). Así, como resultado de la operación, ambas aerolíneas acumularían el cuarenta y ocho punto cinco por ciento (48.5%). Sus participaciones varían por franja horario.

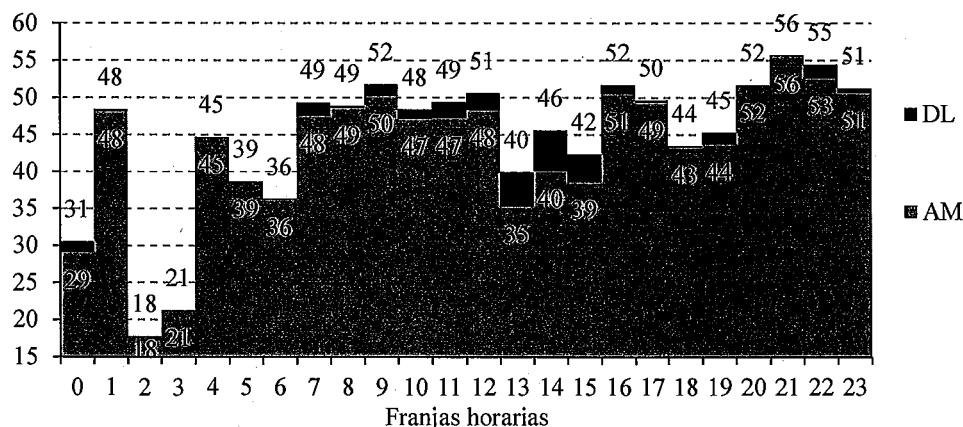
*Cuota de mercado en el uso de slots de Aeroméxico y Delta por slots en el AICM\**

<sup>157</sup> [REDACTED] Fuente: información referida en el folio 1590 y disponible en dispositivo electrónico en el folio: 1601.

<sup>158</sup> De acuerdo a las Reglas de Operación del AICM, [REDACTED]

[REDACTED] Fuente: información referida en el folio 1590 y disponible en dispositivo electrónico en el folio: 1601. Además, como ya se señaló anteriormente en la consideración de derecho Séptima, el AICM considera [REDACTED]

[REDACTED] como parte de los pasos para la asignación de *Slots* Folio: 1591.



\*DL significa Delta y AM Aeroméxico  
Fuente: Folio 2656.

Así, la acumulación de *slots* en Aeroméxico -Delta podría permitir que el tamaño y densidad de la red actual de Aeroméxico-Delta aumente respecto a sus competidores.

### Hub and Spoke

Como se mencionó anteriormente, Aeroméxico menciona en su reporte anual dos mil quince que opera “principalmente a través de un sistema de red de rutas de conexión (“Hub-and-spoke”)” y que concentra la mayoría de sus operaciones en el AICM.<sup>159</sup> En un sistema de rutas de “Hub and spoke” son necesarias menos rutas para atender el mismo número de destinos que los que serían atendidos en un modelo punto a punto con un número determinado de rutas. Si una nueva ruta se agrega al sistema de Hub and Spoke, todos los puntos de destino se benefician. Esto se conoce en la teoría económica como externalidades de red. Con un nuevo destino, todos los otros destinos pueden alcanzar éste (a través del Hub) y este destino también puede alcanzar a los demás.

Las aerolíneas orientadas al sistema de Hub and Spoke aprovechan el gran número de ciudades de origen/destino que pueden ofrecer con mucha frecuencia para generar las economías de escala que necesitan. Cuando los aeropuertos están localizados en ciudades de gran atracción por el número de pasajeros que buscan ese destino, la presencia de un hub garantiza una operación más eficiente de la red. El tamaño de la Ciudad de México garantiza un tráfico hacia esa ciudad que permite una operación más eficiente del sistema de Hub and Spoke, lo cual no es necesariamente cierto para ciudades más pequeñas.<sup>160</sup>

Asimismo, como ya se mencionó, el AICM es el hub más desarrollado y único en su tipo en México y su ubicación geográfica, así como el número de operaciones lo vuelven poco sustituible como hub para rutas de conexión. El AICM tiene un tráfico de pasajeros de casi el doble del aeropuerto de

<sup>159</sup> Folio: 411.

<sup>160</sup> Philipp Goedeking, Springer, 2010, “Networks in Aviation - Strategies and Structures”.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

Cancún (el segundo en tráfico de pasajeros). Asimismo, el AICM es el aeropuerto mexicano que más destinos totales (nacionales e internacionales) atiende, por lo que sus opciones de conexión son mayores al de cualquiera del resto de aeropuertos. Además, se mencionó que el Reporte Anual de Grupo Aeroméxico de dos mil quince señala que su "(...) *negocio depende significativamente de (...) [sus] operaciones en el AICM y, en consecuencia, la demanda de los servicios de transporte aéreo a, y desde, la Ciudad de México (...)*"<sup>161</sup>.

En conclusión, existe evidencia en el expediente que indica que la operación permitiría a Delta y Aeroméxico profundizar los alcances del JCA, mediante el cual [REDACTED] Asimismo, el AICM está saturado de acuerdo a lo declarado por las autoridades, de manera que no existen *Slots* disponibles. Inclusive, Aeroméxico reconoce explícitamente que [REDACTED] Finalmente, Aeroméxico reconoce que su negocio depende crucialmente de sus operaciones en el AICM como *hub and spoke*.

Cuando existe congestión o restricción en capacidad, una manera eficiente de operar la asignación es a través de un sistema de precios en un mercado con condiciones de competencia. Sin embargo, como ya se señaló en esta Resolución, este mecanismo no está disponible en el AICM para asignar los *Slots*. No obstante, [REDACTED]

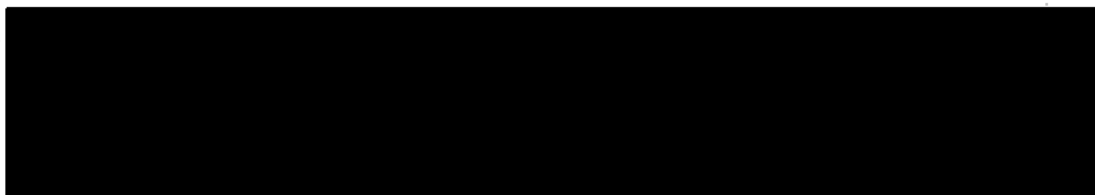
[REDACTED] Al respecto, el estudio econométrico ilustrado más arriba, nos indica que los vuelos de Aeroméxico que tienen origen en el AICM, son en promedio dieciocho por ciento (18%) más caros que cualquier otro vuelo realizado por Aeroméxico en otro aeropuerto. Asimismo, los vuelos de Aeroméxico que tienen escala en el AICM son en promedio cero punto dieciocho por ciento (0.18%) más caros que el resto de sus vuelos.<sup>162</sup> Estas mediciones son indicativas del grado de congestión del AICM y del impacto en los precios para los consumidores que tienen que usarlo.

[REDACTED] Esto implica que la aerolínea realizará un análisis de costo beneficio en toda su cartera de vuelos y destinos para redefinir ésta. En este sentido, como ya se citó, el equipo de planeación de Delta manifiesta lo siguiente:

[REDACTED]

<sup>161</sup> Folio: 353.

<sup>162</sup> Estos resultados son consistentes con los encontrados por la [REDACTED]



De conformidad con lo anterior, dado que se pretende operar más vuelos, el “costo de oportunidad” de operar los vuelos actuales (antes de la presente operación) se elevará. Por costo de oportunidad, debe entenderse como el beneficio que se deja de ganar por iniciar ese vuelo. Al haber nuevas oportunidades de vuelo, y dada la elevación en el costo de oportunidad, se reducirá la oferta para algunas rutas, lo que ocasionará un incremento de precios para dichas rutas. Si las condiciones de competencia permanecen constantes (los rivales tienen el mismo número de *Slots*), Aeroméxico y Delta podrían incrementar sus precios para poder atender a las nuevas oportunidades de vuelos (algunos vuelos pueden incrementarse con mayor o menor intensidad, dependiendo de las condiciones de competencia).<sup>164</sup>

Sobre el particular, es preciso recalcar que la elasticidad de oferta de los rivales es baja (es decir, la posibilidad de reacción de los competidores ante aumentos en precios es reducida), en virtud de que están restringidos en *Slots*. Asimismo, dadas las características señaladas del AICM, se observan barreras a la entrada por las ventajas de *Hub and Spoke* de Aeroméxico para atender su red nacional, ya que los *Hub and Spoke* alternativos nacionales no tienen las mismas ventajas del AICM.<sup>165</sup> Adicionalmente, una proporción significativa de las ciudades atendidas por Aeroméxico desde el AICM, no son alcanzadas por vuelos operados por aerolíneas norteamericanas. En conclusión, la posibilidad de que vuelos que pasen o se originen en *hubs* alternativos (nacionales o internacionales) puedan disciplinar este aumento de precios es baja.<sup>166</sup>

Con respecto a las rutas transfronterizas que no tocan el AICM, éstas también se verán afectadas, toda vez que al elevarse el costo de oportunidad promedio de pasar por este aeropuerto, se encarecen las opciones de conectividad a través del AICM para atender dichas rutas.

Finalmente, la saturación del AICM también tiene un rol importante cuando se considera la disminución de la competencia entre Aeroméxico y Delta que resultará a partir de la operación. Dada la congestión del AICM, el incentivo a subir precios, por la internalización de la competencia, tampoco podría ser contrarrestado.

<sup>163</sup> Folio: 1052.

<sup>164</sup> Al respecto, el estudio econométrico indica que el incremento de un competidor potencial reduce, en promedio, el precio de Aeroméxico entre 1.72% (uno punto setenta y dos por ciento) y 1.24% (uno punto veinticuatro por ciento).

<sup>165</sup> Al respecto, el modelo econométrico reportado en el Anexo I de esta resolución, confirma la importancia del AICM. Con respecto a un vuelo que sale de un aeropuerto distinto a los *hubs* de Aeroméxico, esa aerolínea fija un mayor sobreprecio en los vuelos que salen del AICM de entre diecisiete por ciento (17%) y dieciocho por ciento (18%).

<sup>166</sup> Por ejemplo, un consumidor que desee volar desde la ciudad de Tuxtla Gutiérrez a la ciudad de Los Ángeles, se verá afectado por esta situación dado que la prima por pasar por Ciudad de México aumentará (recordemos que el costo de oportunidad de cada vuelo aumentará), y no existe suficiente masa crítica para que *hubs* alternativos puedan brindar el servicio a un precio bajo.



Impacto en los componentes de la red

Como se señaló, la industria aérea es una industria de red, lo que implica que la oferta se configura como un conjunto de rutas con orígenes y destinos interrelacionados, que integran los “componentes” de la red. De hecho, las estrategias de mercadeo de las aerolíneas respecto de clientes corporativos destacan la cobertura de la red. Asimismo, las recompensas de los programas de fidelidad son relativamente más valiosas cuanto más grande es la red.

No obstante, si bien los consumidores tienen preferencia por una aerolínea en función de su red, éstos “escapan” temporalmente hacia otras aerolíneas cuando su aerolínea preferida no atiende el destino deseado o encuentran que un destino en particular no es competitivo en un grado importante. Esto implica la necesidad de analizar de manera integral dos aspectos altamente relacionados entre sí: i) la red en su conjunto, y ii) cada una de las rutas origen y destino que integran la red. Es decir, en el análisis de la concentración, deben considerarse los efectos específicos en algunos componentes de la red, particularmente en aquellos en los cuales coinciden los involucrados. En particular, Delta y Aerovías coinciden en múltiples rutas.

Delta y Aeroméxico transportan en conjunto el veinte por ciento (20%) o más de pasajeros en setenta y cuatro rutas entre México y EUA.<sup>167</sup> Enseguida se muestran los porcentajes de pasajeros transportados en cada ruta por Delta, Aeroméxico y sus competidores.

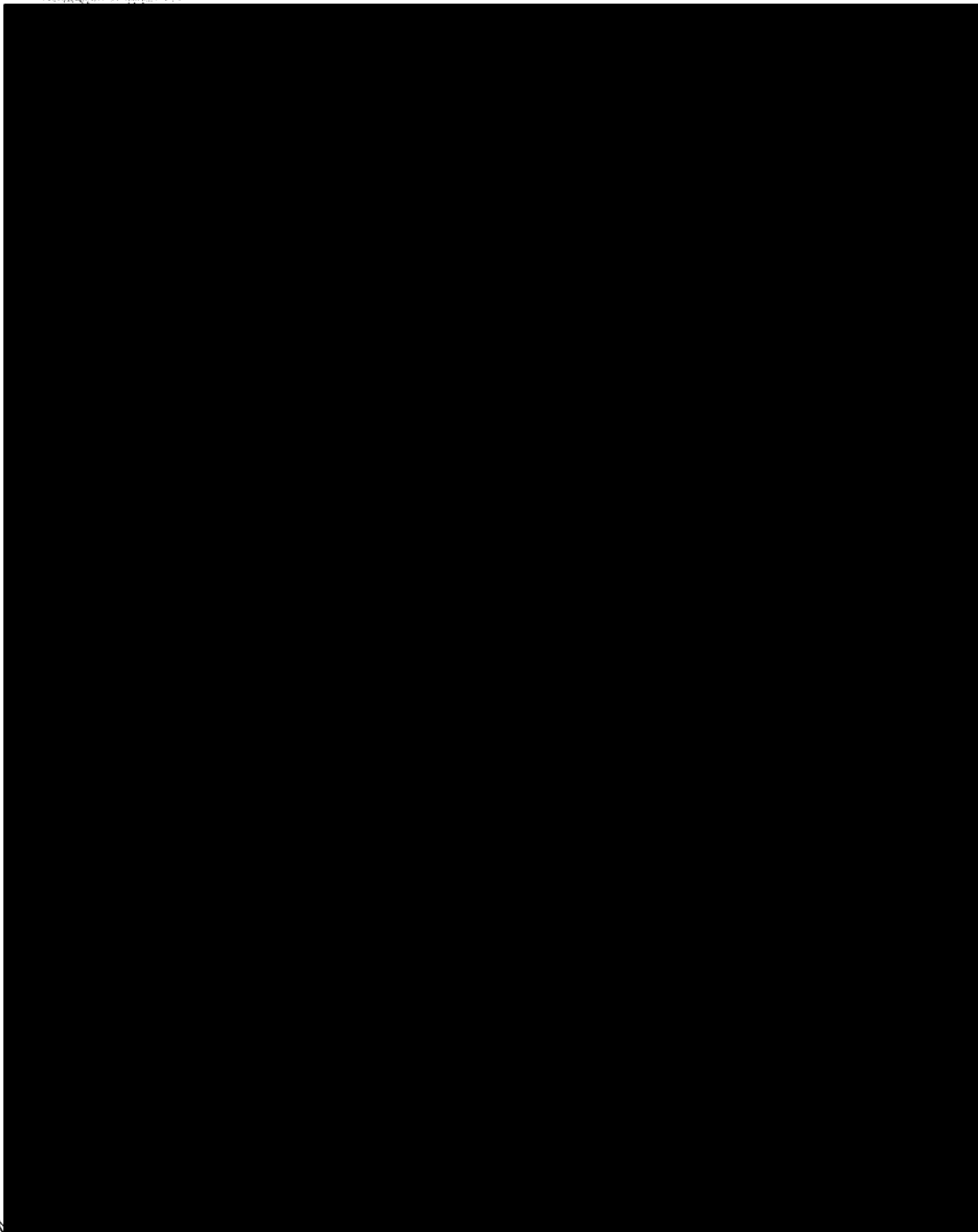


<sup>167</sup> Con la información proporcionada por Delta y Aeroméxico no fue posible determinar, para el periodo analizado, que ambas aerolíneas concurrían a los mercados: BDL CUN, CUNDSM, CUNOMA, CUNTPA, DTWSJD, LAXOAX, MLMORD, MSPPVR, MSPSJD.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

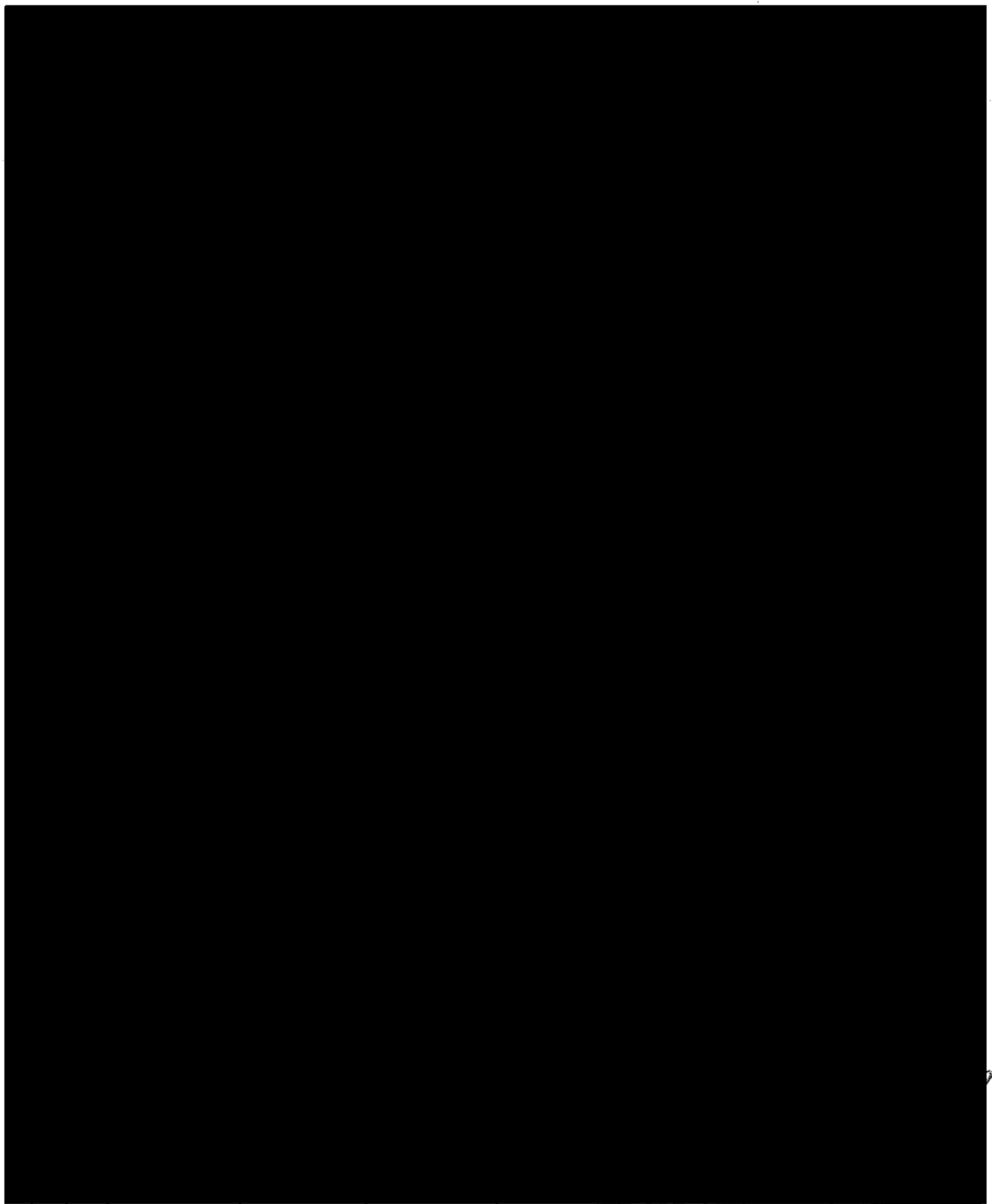
Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016



3



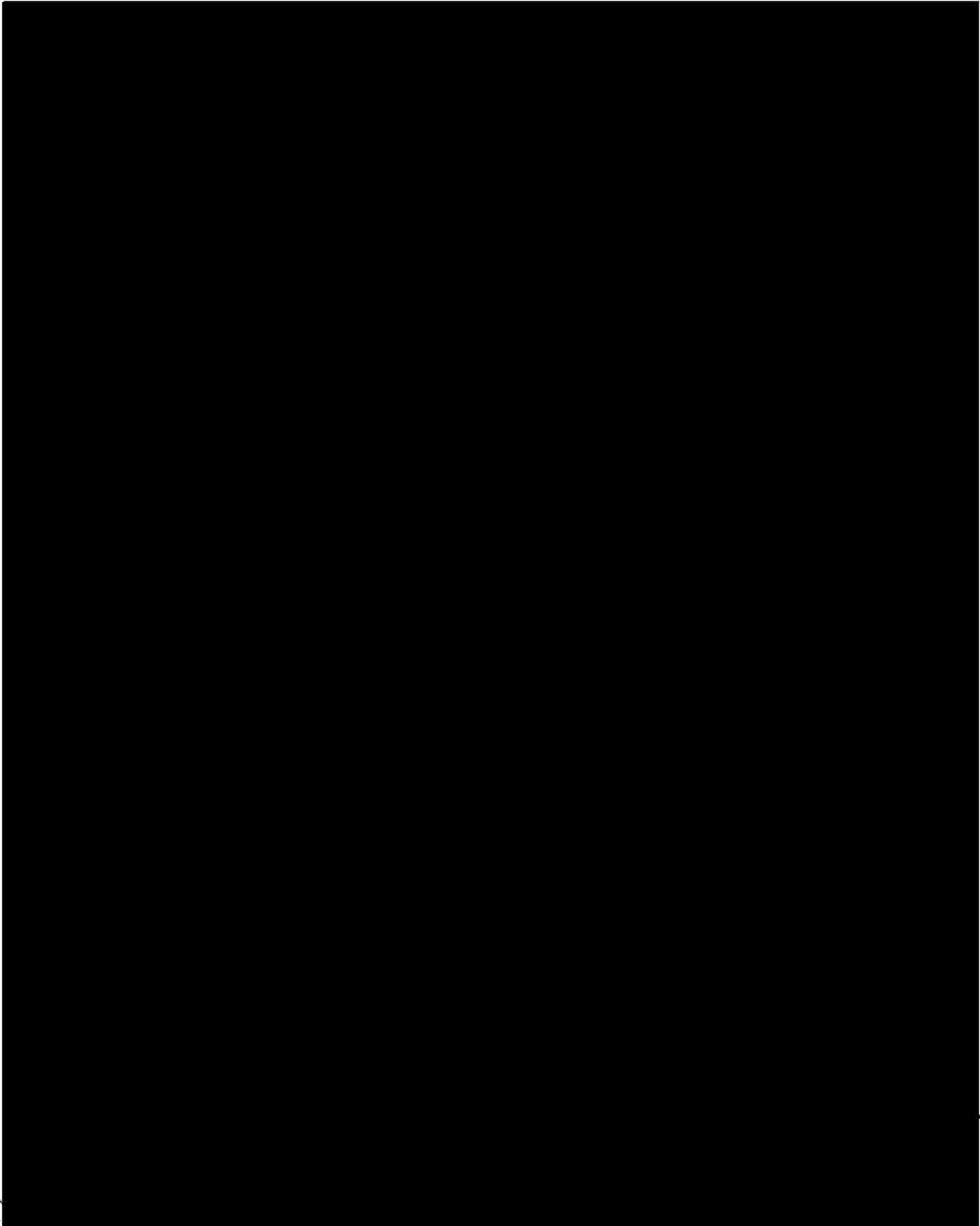
Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016



3



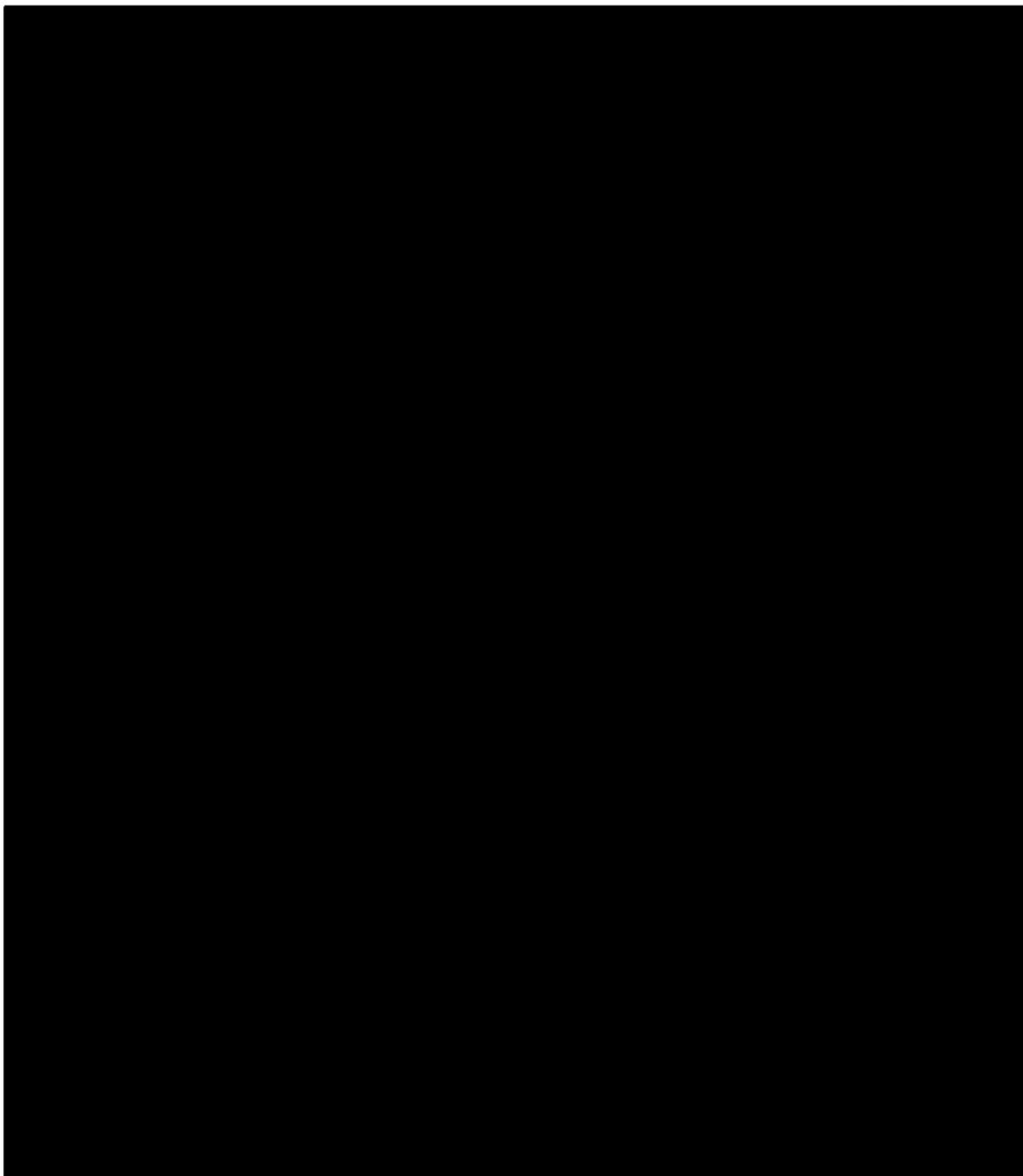
**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**







**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**



\*Incluye la participación de Aeroméxico o Delta.

**Fuente:** Elaboración a partir de la base de datos MIDT, referida en el folio 1581 y disponible en formato electrónico en los folios: 1587 y 1588.



**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-127-2016**

De conformidad con lo anterior, el efecto de la operación en rutas en donde existe coincidencia, Delta disciplina en cinco punto veintitrés por ciento (5.23%) los precios que Aeroméxico fija. Adicionalmente, la competencia potencial que ejercen los competidores (incluido Delta) provoca que Aeroméxico fije precios menores entre uno punto veinticuatro por ciento (1.24%) por cada competidor potencial que enfrente (incluido Delta). Entonces, como resultado de la operación, la eliminación o reducción de la presión competitiva que ejerce Delta sobre Aeroméxico implicaría que Aeroméxico pudiera incrementar sus precios en toda la red México-EUA, diferenciando la magnitud del efecto en rutas en donde ambas aerolíneas coinciden actualmente y en rutas donde puedan coincidir.

Dentro del conjunto de rutas donde coincidente actualmente Delta y Aeroméxico, es razonable pensar que el efecto del posible incremento de precios producto de la operación sea mayor en las rutas donde Delta y Aeroméxico concentran la mayor participación de mercado, en términos de pasajeros. Por ejemplo, en la mayoría de las rutas coincidentes del cuadro anterior, Aeroméxico y Delta tienen, en conjunto, una cuota de mercado mayor al cincuenta por ciento (50%). Esto es relevante cuando los consumidores requieren por alguna necesidad o eventualidad sustituir su aerolínea preferida (en función de su red) por otra aerolínea que atiende alguna ruta en cierto horario requerido (que no realiza su aerolínea preferida).

Esta situación reviste particular importancia en el caso del AICM puesto que, como ya se mencionó, existen importantes barreras a la entrada como es el caso de la escasez de *Slots* en ese aeropuerto. Por ello, se concluye que los agentes económicos que participan en el mercado no tendrían, actual o potencialmente, la capacidad de contrarrestar el poder de mercado que obtendrían Aeroméxico y Delta de concretarse la operación.

Conclusiones de daño

A nivel de red, dada la saturación del AICM, la operación, y en mayor medida en el contexto del JCA, generará un aumento en los precios. Dicho aumento se explica por el incremento en el costo de oportunidad de operar los vuelos y la escasa capacidad de respuesta de los rivales como resultado de la saturación de *Slots*. Asimismo, la operación implica la internalización de la competencia entre las redes de Aeroméxico y Delta. Dada la saturación del AICM, el incentivo a subir precios debido a este efecto tampoco podría ser contrarrestado.

**Novena.** La fracción IV del artículo 63 de la LFCE señala que para determinar si la concentración debe ser impugnada o sancionada en términos de la LFCE, la Comisión debe considerar:

*"IV. La participación de los involucrados en la concentración en otros agentes económicos y la participación de otros agentes económicos en los involucrados en la concentración, siempre que dichos agentes participen directa o indirectamente en el mercado relevante o en mercados relacionados. Cuando no sea posible identificar dicha participación, esta circunstancia deberá quedar plenamente justificada;"*

3



**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-127-2016**

No se identifica que los agentes económicos involucrados en la concentración participen en otros agentes económicos que concurren en el mercado de transporte aéreo regular de pasajeros entre México y EUA. Asimismo, que otros agentes económicos participen en los agentes involucrados en la concentración.

Por otro lado, Grupo Aeroméxico participa en Aeroméxico y en Aerolitoral. Asimismo, Aeroméxico tiene un acuerdo de código compartido con Aeromar.<sup>168</sup> En efecto, Grupo Aeroméxico señala:<sup>169</sup>

*“En 2014, Aeroméxico firmó un acuerdo comercial con la aerolínea Aeromar a través del cual nuestros clientes pueden viajar a destinos nacionales como Ciudad Victoria, Colima, Tepic, Lázaro Cárdenas, Puerto Escondido, Jalapa, y Piedras Negras. Adicionalmente, Aeroméxico atenderá la demanda de los viajeros dedicados a la industria del petróleo, al unir la ciudad de Reynosa con Poza Rica y Villahermosa. Asimismo, los pasajeros viajando en vuelos en código compartido podrán acumular y redimir Kilómetros Premier, así como tener acceso a los Salones Diamante (Salones VIP) de Aeromar ubicados en los aeropuertos de Ciudad Victoria, Colima, Durango, Mc Allen, entre otros, para esperar la salida de su vuelo.”*

Como se mencionó anteriormente, este tipo de acuerdos tienen el objetivo de extender el alcance de las redes de los participantes. En el contexto de lo analizado en la CONSIDERACIÓN DE DERECHO anterior, el acuerdo entre Aeroméxico y Aeromar contribuye a extender el alcance de su red, lo que limita aún más su replicabilidad en el contexto de un único *hub* saturado.<sup>170</sup>

**Décima.** La fracción V del artículo 63 de la LFCE señala que, para determinar si la concentración no debe ser autorizada o debe ser sancionada en términos de la LFCE, la Comisión debe considerar:

*“V. Los elementos que aporten los agentes económicos para acreditar la mayor eficiencia del mercado que se lograría derivada de la concentración y que incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia; y”*

Por su parte, para determinar si una concentración debe ser impugnada o sancionada de conformidad con la fracción VI, del artículo 63 de la LFCE, esta Comisión deberá considerar:

*“VI. Los demás criterios e instrumentos analíticos que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias y los criterios técnicos.”*

Al respecto, el artículo 14 de las DRLFCE establece lo siguiente:

*“Artículo 14. Para efectos de la fracción V del artículo 63 de la Ley, se considera que una concentración logrará una mayor eficiencia e incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia, cuando el Agente Económico demuestre que las ganancias en eficiencia del mercado que se derivarán específicamente de la*

<sup>168</sup> Folio: 1431.

<sup>169</sup> Folio: 382.

<sup>170</sup> Dado que involucra dos aerolíneas nacionales y debido a la restricción de cabotaje, el impacto de la irreplicabilidad se acentúa.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

*concentración superarán de forma continuada sus posibles efectos anticompetitivos en dicho mercado y resultarán en una mejora al bienestar del consumidor.*

*Para efectos de lo anterior, se entenderán como ganancias en eficiencia, entre otras, las siguientes:*

- I. La obtención de ahorros en recursos que permitan producir la misma cantidad del bien a menor costo o una mayor cantidad del bien al mismo costo, sin disminuir la calidad del bien;*
- II. La reducción de costos si se producen dos o más bienes o servicios de manera conjunta que separadamente;*
- III. La transferencia o desarrollo de tecnología de producción;*
- IV. La disminución del costo de producción o comercialización derivada de la expansión de una red de infraestructura o distribución; y*
- V. Las demás que demuestren que las aportaciones netas al bienestar del consumidor derivadas de la concentración superan sus efectos anticompetitivos.*

*Para que estas ganancias en eficiencia sean tomadas en cuenta por la Comisión, los notificantes deben presentar análisis, estudios económicos, peritajes u otros documentos que demuestren que dichas ganancias incrementarán el bienestar del consumidor.*

*(...)*

*La sola presentación de documentos para acreditar las ganancias en eficiencia a que se refiere este artículo no prejuzga sobre el fondo del asunto."*

De conformidad con lo anterior, corresponde al notificante acreditar: **i)** la existencia de una mayor eficiencia en el mercado como resultado de la concentración; **ii)** que la mayor eficiencia incidirá de manera favorable en el proceso de competencia y libre concurrencia; y **iii)** que las ganancias en eficiencia superarán de forma continuada los posibles efectos anticompetitivos de la concentración. Además, para que las ganancias en eficiencia puedan ser tomadas en cuenta por la Comisión, el notificante debe presentar análisis, estudios económicos, peritajes u otros documentos que demuestren que éstas incrementarán el bienestar del consumidor.

Delta argumenta que la operación fortalecerá aún más las eficiencias y beneficios que se espera se alcancen a través del JCA, en el cual *"está estructurado con el fin de asegurar que cada aerolínea este (sic) incentivada a maximizar la eficiencia y rentabilidad de las operaciones"*<sup>171</sup> en rutas transfronterizas.<sup>172</sup>

<sup>171</sup> Folio 1112.

<sup>172</sup> Inclusive, el Acuerdo de Negocio Conjunto plantea, como una de sus consideraciones, que Delta y Aeroméxico pretenden establecer el acuerdo a fin de *"facilitar la integración y coordinación de una manera más eficiente de las operaciones respectivas de las Partes, proporcionar a los clientes de las Partes beneficios adicionales y permitir a ambas partes competir de una manera más eficiente con otras aerolíneas y otras alianzas de aerolíneas globales"*.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

Sin embargo, las Partes no presentaron análisis, estudios económicos, peritajes u otros documentos que demuestren una mejora al bienestar del consumidor como resultado específico de la operación que se notifica.

Finalmente, como parte de la información proporcionada a esta Comisión en respuesta a los requerimientos de información y en su escrito de notificación, tanto del presente expediente como del CNT-050-2015 y CNT-134-2015, Delta y Grupo Aeroméxico presentaron múltiples documentos, estudios y presentaciones en cuanto al tema de la viabilidad y los beneficios de la operación.<sup>173</sup> Estos documentos consisten en análisis contables y financieros, descripciones de la transacción, además de los objetivos y beneficios de índole financiera que obtendrían como resultado de la operación, por lo que no contienen información que demuestre mayor eficiencia derivada de la concentración y que incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia, ni que los beneficios se trasladarán a los consumidores. Por tanto, la información descrita anteriormente no es idónea para acreditar la existencia de ganancias en eficiencia.

**Décima Primera.** El artículo 64 de la LFCE establece que esta Comisión habrá de considerar como indicios de que una concentración tenga por objeto o efecto disminuir, dañar, o impedir la competencia y la libre concurrencia lo siguiente:

*“I. Confiera o pueda conferir al fusionante, al adquirente o Agente Económico resultante de la concentración, poder sustancial en los términos de esta Ley, o incremente o pueda incrementar dicho poder sustancial, con lo cual se pueda obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia y la competencia económica;”*

De consumarse la operación, las repercusiones y efectos contrarios a la competencia en el mercado relevante, de acuerdo con la Ley, actualizarían lo dispuesto por la fracción I del artículo 64 de la LFCE, pues la operación tiene efectos de concentración horizontal y traería consigo la eliminación de un competidor en el AICM, con lo que Delta y Aeroméxico acumularán el [REDACTED] de los Slots en el AICM.

Además, el impacto de las barreras aumentaría, pues la acumulación de Slots tendría un impacto directo sobre las condiciones de competencia en toda la red, al incrementar el costo de oportunidad del uso de Slots, por lo que Aeroméxico incrementaría su poder de mercado. Por lo tanto, la concentración puede conferir a Delta y Aeroméxico, el poder de fijar precios unilateralmente o restringir sustancialmente el abasto o suministro dentro del mercado relevante, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

Asimismo, la saturación del AICM tiene un rol importante cuando se considera la internalización de la competencia entre Aeroméxico y Delta que resultará a partir de la operación. Dada la congestión del AICM, el incentivo a subir precios debido a este efecto tampoco podría ser contrarrestado. 3

La gravedad de esta situación se vuelve aún más evidente si se analizan, de manera individual, los componentes que integran la red. Como ya se señaló, en diversas rutas origen-destino que integran

<sup>173</sup> Ver, por ejemplo, folios 871 a 993.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

las redes trasfronterizas de Aeroméxico y Delta, estas empresas obtendrían un elevado porcentaje en el número de pasajeros transportados. De hecho, en la mayoría de esas rutas, Aeroméxico y Delta atenderían, en conjunto, a más del cuarenta por ciento (40%) de los pasajeros.

Los programas de fidelidad se constituyen también como una barrera a la entrada pues captan clientes sensibles al tiempo y corporativos. Esto es así porque entre mayor sea la red de una aerolínea, mayor es el incentivo a utilizar el programa de fidelidad por este tipo de usuarios, ya que le garantiza más destinos y más frecuencias que otros programas. Así, la fusión implica un aumento en la barrera a la entrada pues el tamaño de la red aumenta. Esto significa que los usuarios de la red aumentada tendrán mayor oportunidad de obtener recompensas y de poder utilizarlas, lo que disminuye la capacidad competitiva de otras redes.

En conclusión, la transacción crea incentivos y mecanismos para afectar negativamente a la competencia y libre concurrencia en el mercado relevante, en términos de lo previsto en los artículos 61, 62, 63 y 64, fracción I, de la LFCE.

De igual manera, el artículo 64 de la LFCE establece lo siguiente:

*II. Tenga o pueda tener por objeto o efecto establecer barreras a la entrada, impedir a terceros el acceso al mercado relevante, a mercados relacionados o a insumos esenciales, o desplazar a otros Agentes Económicos, o*

En el AICM existen horas del día no saturadas, y otras con grados de saturación diverso. En caso de consumarse la concentración notificada, la presión sobre el uso de horarios en el AICM aumentaría, y las reglas para la asignación de horarios disponibles privilegian a aerolíneas con mayor antigüedad, lo que podría ocasionar que se impida a terceros el acceso. En consecuencia, se considera que la operación actualiza la hipótesis prevista en la fracción II del artículo 64 de la LFCE, debido a los siguientes elementos:

- a) Aeroméxico y Delta esperan un aumento en capacidad de la red combinada a través del JCA, cuyos efectos se verán fortalecidos con la operación que se notifica, lo que implica: i) una mayor intensidad de operación y maniobra en el AICM, *hub* de Aeroméxico; ii) cambios en la asignación, y iii) reevaluación de todas las rutas en el contexto de una red integrada.
- b) Considerando la restricción en *Slots* que existe en el AICM, la operación puede permitir a Delta y Aeroméxico ejercer una mayor presión para solicitar y usar horarios disponibles, lo cual se verá reflejado en una mayor presión en el AICM dentro de las franjas horarias que presentan saturación. Con ello, podría generarse un desplazamiento de los actuales competidores sin que éstos tengan la capacidad de contrarrestarlo. De hecho, como ya se señaló, la restricción de *Slots* ocasiona una capacidad de respuesta de los competidores muy limitada.
- c) Dadas las reglas de asignación de los *Slots* que se aplican en el AICM, donde tienen preferencia los operadores con mayor antigüedad, es posible que Aeroméxico y Delta pudieran llegar a tener preferencia sobre sus rivales.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

**Décima Segunda.** En conclusión, de conformidad con los artículos 61, 62, 63 y 64 de la LFCE y de lo derivado de lo expuesto en esta resolución, se advierte que la transacción de mérito podría tener como objeto o efecto obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia o la competencia económica en el mercado relevante de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros entre México y EUA, a través de vuelos directos o indirectos.

Por lo anterior, se debe objetar la concentración notificada por Delta Air Lines Inc., relativa al expediente en que se actúa, en los términos en los cuales fue planteada en el escrito de notificación y los demás escritos, documentos e información presentada por Delta.

**Décima Tercera.** Los párrafos penúltimo y último del artículo 90 de la LFCE señalan lo siguiente:

*“Los notificantes podrán presentar, desde su escrito de notificación y hasta un día después de que se liste el asunto para sesión del Pleno, propuestas de condiciones para evitar que como resultado de la concentración se disminuya, dañe o se impida el proceso de competencia y libre concurrencia.”*

Al respecto, en su escrito de notificación, los promoventes presentaron una propuesta de condiciones (en adelante, la “Propuesta de Condiciones”) con fundamento en lo establecido en el penúltimo párrafo del artículo 90 de la LFCE. En su escrito, los promoventes señalaron lo siguiente:

*“(…) no obstante que las Partes consideran que la Operación no tendrá efectos adversos al proceso de competencia y libre concurrencia en el mercado relevante, (...) las Partes en este acto ofrecen a la Comisión las siguientes condiciones para que la operación sea aprobada de manera expedita.”*<sup>174</sup>

Al respecto, mediante acuerdo de once de noviembre de dos mil dieciséis, esta Comisión tuvo por presentada en tiempo la Propuesta de Condiciones.

**Décima Cuarta.** La Propuesta de Condiciones contenidas en el Escrito de Condiciones presentado con el Escrito de Notificación (“Propuesta Original”) se transcribe a continuación:

*“(i) Las Partes por este medio asumen la obligación de no consumir la Operación antes de que se hubieren cumplido las condiciones impuestas por esa H. Comisión en el expediente número CNT-050-2015, en la medida en que dichas condiciones deban ser cumplidas con anterioridad a la Fecha de Cierre (según dicho término se define en dicha Resolución) de conformidad con los términos y condiciones ahí impuestos; excepto por las condiciones impuestas en las secciones 2.1, 2.2, 2.3 y 2.4 de la Resolución en virtud que dichas secciones ya no son aplicables de conformidad con la sección 2.5 de la Resolución, toda vez que el Acuerdo sobre Transporte Aéreo celebrado entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrado en Washington, D.C., el dieciocho de diciembre de 2015, ha entrado en vigor a la fecha del presente escrito.*

*(ii) Las Partes asimismo por este medio asumen la obligación de dar cumplimiento, con posterioridad al cierre de la Operación, a todas las obligaciones impuestas por esa H.*





Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

*Comisión dentro de la Consideración Décimo Quinta de la Resolución emitida en el expediente número CNT-050 2015, que deban ser cumplidas con posterioridad a la Fecha de Cierre (según dicho término se define en dicha Resolución).<sup>175</sup>*

De conformidad con lo anterior, los promoventes se comprometen a no llevar a cabo la operación que se notifica bajo el presente expediente hasta en tanto se cumplan las condiciones impuestas en la resolución del expediente CNT-050-2015, en la medida en que dichas condiciones deban ser cumplidas con anterioridad a la fecha de cierre del JCA. Asimismo, los promoventes se comprometen a dar cumplimiento a las obligaciones impuestas en esa resolución que deban cumplirse con posterioridad a la fecha de cierre del JCA.

En efecto, el treinta y uno de marzo de dos mil dieciséis, en el marco del expediente CNT-050-2015, la Comisión sujetó la autorización de una operación notificada por Delta y Aerovías al cumplimiento de ciertas condiciones. En específico, la Consideración Décimo Quinta de la Resolución dispone lo siguiente:

*“Décima Quinta. Tomando en cuenta los elementos señalados en la consideración Décima Cuarta, se considera que la autorización de la concentración materia del presente expediente podría sujetarse al cumplimiento de las condiciones que se expresan a continuación en la presente consideración y que se imponen en términos de lo establecido en los artículos 90, fracción V, último párrafo, y 91 de la LFCE. Esta COFECE considera que las condiciones mencionadas corrigen de forma estructural y conductual los riesgos identificados en la presente resolución y las mismas están directamente vinculadas, y guardan proporción con la corrección de los efectos de la concentración que se pretende, tal como lo establece el artículo 91 in fine de la LFCE. El cumplimiento de dichas condiciones evitaría que la operación tenga consecuencias adversas al proceso de competencia y libre concurrencia en los términos establecidos en la presente resolución.*

*A efecto de que pueda realizarse la transacción materia del presente expediente, Aerovías, y Delta deberán presentar dentro del plazo de diez (10) días hábiles siguientes a aquél en que surta efectos la notificación de la presente resolución, un escrito mediante el cual acepten incondicionalmente y en su totalidad las condiciones que a continuación se señalan.*

*Con fundamento en el artículo 126, fracción I, de la LFCE, se apercibe a Aerovías y Delta que, en caso de no hacerlo así dentro del plazo antes señalado, las condiciones se tendrán por no aceptadas y se estará a los resolutivos.*

**Condiciones**

**1. Cesión de Slots en el AICM**

**1.1.** De conformidad con lo establecido en los artículos 91, de la LFCE y 98 del RLA, las Partes se obligan a ceder de forma [REDACTED], permanente, final e irrevocable [REDACTED] Slots en el AICM del Portafolio de Slots de Aerovías, para operar [REDACTED] frecuencias

<sup>175</sup> Folios 006 y 007.



(viaje redondo) diarias en el AICM tanto para la Temporada de Verano como para la Temporada de Invierno ("Slots a Cederse en el AICM"), de conformidad con lo siguiente:  
1.2. Los Slots a Cederse en el AICM serán Cedidos por Aerovías a algún (o algunos) Cesionario(s) de los que se encuentran listados en el Anexo I de la Propuesta Final,<sup>251</sup> para operaciones de despegue y aterrizaje para cualquier ruta.

Los Slots a Cederse en el AICM cumplen con los requisitos establecidos en la normativa aplicable, en especial, con lo dispuesto por el primer párrafo del artículo 98 de la LRA que establece que los "(...) horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas podrán intercambiarse o cederse con otros transportistas, siempre que ambos se encuentren al corriente en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 de este Reglamento; el horario en cuestión hubiera sido utilizado por lo menos un año por el transportista original, y se notifique al administrador aeroportuario de la operación, precisando el horario de que se trate" [énfasis añadido].

En este sentido:

- (i) los Slots a Cederse en el AICM con base en esta sección deben formar parte del Portafolio de Slots de Aerovías;
- (ii) los Slots a Cederse en el AICM deben haber sido utilizados por lo menos un año por el cedente;
- (iii) el cedente y el cesionario deberán encontrarse al corriente en el pago de las contraprestaciones por los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea que les han sido proporcionados en el AICM;
- (iv) el cedente notificará al Administrador Aeroportuario de la Cesión.

1.4. Ningún Cesionario deberá ser una Aerolínea Restringida listada en el Anexo II de la Propuesta Final.<sup>252</sup>

1.5. Los Slots a Cederse en el AICM se encontrarán en las franjas horarias comprendidas entre las siete horas y las veintidós horas con cincuenta y nueve minutos.

1.6. Ni Aerovías ni Grupo Aeroméxico, ni Delta:

- (i) tomarán acción alguna que pueda impedir de cualquier manera la obtención de permisos o autorizaciones;
- (ii) interferirán con las operaciones del (de los) Cesionario(s).

1.7. La Cesión de los Slots a Cederse en el AICM deberá ser una Cesión permanente, final e irrevocable.

1.8. Para llevar a cabo la Cesión, las Partes deberán:

- (a) Enviar una carta el mismo día (utilizando un mismo formato/texto) a todos los posibles Cesionarios y que son los que se encuentran listados en el Anexo I de la Propuesta Final informando que se encuentran disponibles pares de Slots en las franjas horarias mencionadas. En la carta se







Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

1.11.

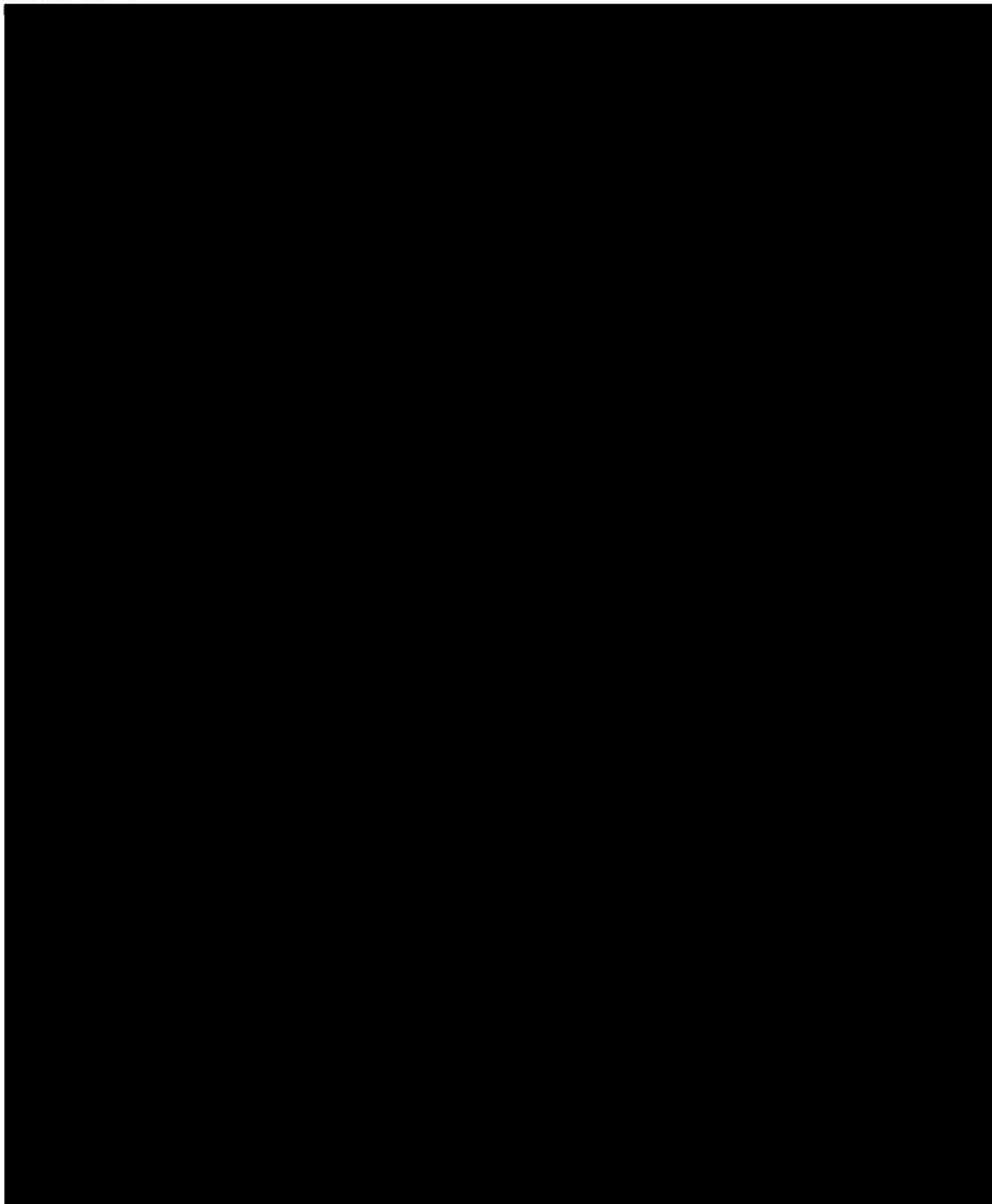
1.12.

*Las Partes deberán solicitar la autorización de la Comisión en caso de que deseen recibir Slots mediante cesión de otras aerolíneas. En este sentido, las Partes deberán sujetarse al siguiente procedimiento:*



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**



[REDACTED]

**2. Renuncia a la designación**

2.1. [REDACTED] Delta, directa o indirectamente, mantiene el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros en una ruta sin escalas entre cualquier punto en México y cualquier punto en los EUA, Aerovías no mantendrá y tampoco solicitará u obtendrá de cualquier forma, directa

3



*o indirectamente, una designación para operar la misma ruta utilizando sus propios aviones.*

*[REDACTED] las Partes deberán llevar a cabo las renunciaciones permanentes a las designaciones para cumplir con esta obligación. En el caso de las rutas que estén siendo operadas por ambas Partes, deberá renunciarse a la designación del país en el cual no existan más designaciones disponibles.*

*2.2. [REDACTED], Aerovías, directa o indirectamente, mantiene u obtiene una designación vigente para operar el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros en una ruta sin escalas entre cualquier punto en México y cualquier punto en los EUA, Delta no mantendrá y tampoco solicitará, u obtendrá de cualquier forma, directa o indirectamente, una designación para operar la misma ruta utilizando sus propios aviones.*

*Para poder realizar la operación, las Partes deberán llevar a cabo las renunciaciones permanentes a las designaciones para cumplir con esta obligación. En el caso de las rutas que estén siendo operadas por ambas Partes, deberá renunciarse a la designación del país en el cual no existan más designaciones disponibles.*

*2.3. Sin perjuicio de lo anterior, [REDACTED], las Partes se comprometen a renunciar de forma permanente a todas las designaciones bajo el Acuerdo Sobre Transporte Aéreo celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los EUA, firmado en la Ciudad de Washington D.C., vigente en esta fecha, que autoriza a una Parte el operar un servicio utilizando sus propios aviones en cualquier par de ciudades en donde dicha Parte no opera de forma temporal o todo el año.*

*2.4. [REDACTED], las Partes deberán acreditar la renuncia permanente a la designación a que se refieren los numerales 2.1., 2.2, y 2.3, para lo cual se comprometen a presentar a la COFECE el acuse de recibo del escrito presentado a la autoridad competente en el que Aerovías y/o Delta informen la renuncia a la designación de la ruta o las ruta(s) de que se trate. Si este escrito fuera redactado en un idioma distinto al español, las Partes deberán acompañar la correspondiente traducción realizada por un perito traductor.*

*2.5. Aerovías y Delta quedarán exceptuadas de cumplir con las obligaciones previstas en los numerales 2.1., 2.2., 2.3, y 2.4, únicamente cuando entre en vigor el Acuerdo Sobre Transporte Aéreo celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de EUA, firmado en la Ciudad de Washington D.C., el dieciocho de diciembre de dos mil quince, siempre y cuando éste se apruebe y entre en vigor exactamente los mismos términos en los que se adjunta como **Anexo B** a esta Resolución.<sup>259</sup>*

### **3. Disposiciones Generales**

*3.1. Las presentes condiciones son vinculantes para las Partes y sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas, incluyendo todas las empresas de Grupo Aeroméxico y de Delta.*



3.2. [REDACTED] de la operación [REDACTED] previstas en los numerales 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 inciso (i), 1.7, 1.8, 1.9, apartado A, 1.11, 2.3 y 2.4 de la presente consideración de derecho.

3.3. [REDACTED]  
[REDACTED] al cumplimiento total e irrestricto de las condiciones previstas en los numerales 1.6, inciso (ii), 1.9, apartado B, 1.10, 1.12 de la presente consideración de derecho.

3.4 Por su parte, las condiciones previstas en los numerales 2.1 y 2.2 deberán ser cumplidas de forma total e irrestricta [REDACTED]

3.5 La aceptación incondicional y total de las condiciones descritas en la presente consideración de derecho, por parte de Aerovías y Delta deberá presentarse dentro del plazo de diez (10) días hábiles siguientes a aquél en que surta efectos la notificación de la presente resolución.

Una vez que las Partes acepten las condiciones, la Comisión hará del conocimiento del AICM lo dispuesto en el apartado 1.12 de la presente consideración de derecho.

#### **4. Definiciones para efectos de las presentes condiciones:**

##### **ACC**

El Acuerdo de Cooperación Conjunta celebrado entre Delta Air Lines, Inc., y Aerovías de México, S.A., de C.V., de fecha veintisiete de marzo de dos mil quince.

##### **Administrador Aeroportuario**

Conforme al término definido en el artículo 63 de la Ley de Aeropuertos, es quien determina los horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves en el AICM.

##### **Aerolínea Restringida**

Concesionarios o permisionarios prestadores del servicio de transporte aéreo regular de pasajeros que se señalan en el **Anexo II** de la Propuesta Final.

##### **Aerolitoral**

Aerolitoral, S.A. de C.V.

##### **Aerovías**

Aerovías de México, S.A. de C.V., y sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas.

Para efectos de estos condicionamientos y la Cesión de Slots, la definición de Aerovías incluye a Aerolitoral.

##### **AICM**

El actual Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México.

Cesión de Slots (incluyendo los verbos relacionados tales como "Ceder")



*Para el AICM, la Cesión de Slots de conformidad con el artículo 98 del RLA, que las Partes lleven a cabo conforme a las presentes condiciones.*

**COFECE o Comisión**

*Comisión Federal de Competencia Económica de los Estados Unidos Mexicanos.*

**Cesionario**

*Concesionario(s) o permisionario(s) prestadores del servicio de transporte aéreo regular de pasajeros que califiquen para beneficiarse de la Cesión de Slots a Cederse en el AICM en virtud de su independencia de las Partes, es decir que no son Aerolíneas Restringidas. Los Cesionarios se señalan en el Anexo I de la Propuesta Final.*

**Delta**

*Delta Air Unes, Inc., y sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas.*

**Fecha de Cierre**

*Fecha en que el ACC entre en vigor de conformidad con sus términos y condiciones*

[Redacted text block]

**Grupo Aeroméxico**

*Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas, incluyendo a Aerovías y Aerolitoral.*

**Partes**

*Aerovías y Delta, así como sus causahabientes, cesionarios, subsidiarias y/o afiliadas correspondientes.*

**Portafolio de Slots de Aerovías**

*Slots que le han sido Asignados a Aerovías en el AICM, entre las siete y las veintidós horas con cincuenta minutos. El portafolio de Slots de Aerovías incluye los Slots asignados a Aerolitoral.*

**Slots**

*Los horarios de aterrizaje o despegue en el AICM a que se refieren la Ley de Aeropuertos y el RLA.*

**Slots a Cederse en el AICM**

*Los Slots a ser cedidos de conformidad con el numeral 1 de la presente consideración de derecho.*

**Temporada de Invierno**

*El periodo de tiempo que inicia el último domingo de octubre y concluye el primer sábado de abril - i.e. inicia el veinticinco de octubre de dos mil quince y concluye el dos de abril de dos mil dieciséis.*

**Temporada de Verano**



*El periodo de tiempo que inicia el primer domingo de abril y concluye el último sábado de octubre - i.e. inicia el tres de abril de dos mil dieciséis y concluye el veintinueve de octubre de dos mil dieciséis.*

<sup>251</sup> *Anexo I: Alaska Airlines, American Airlines, Interjet, Frontier Airlines, JetBlue, Southwest Airlines, Spirit Airlines, United Airlines, Volaris, Viva Aerobus.*

<sup>252</sup> *Anexo II: Aeroflot, Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Air Europa, Air France, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern Airlines, Czech Airlines j.s.c, Delta Air Lines, Garuda, Kenya Airways, KLM, Korean Air, MEA, Saudi Arabian Airlines, TAROM, Vietnam Airlines, Xiamen Airlines, Aeromar, Aerolitoral, Endeavor Air, Virgin Atlantic, Virgin America, Virgin Australia, VRG Linhas Aéreas S.A. - Grupo GOL, así como todas las aerolíneas de carga en virtud del Decreto de fecha trece de enero de mil novecientos noventa y cuatro.*

<sup>253</sup> *En los términos previstos en el artículo 95 del RLA.*

<sup>254</sup> *En el entendido de que este número no incluirá los [REDACTED] de Slots a cederse en términos de la Décima Quinta consideración de derecho de esta resolución.  
(...)"*

Como se señala en la Consideración Décimo Quinta, las condiciones transcritas previamente se impusieron con la finalidad de corregir de forma estructural y conductual los riesgos identificados en esa resolución están directamente vinculadas y guardan proporción con la corrección de los efectos que el JCA tendría en materia de competencia económica y libre concurrencia.<sup>176</sup> En específico, los riesgos identificados en la resolución CNT-050-2015 versan sobre lo siguiente:

*"De consumarse la operación, las repercusiones y efectos contrarios a la competencia en el mercado relevante, de acuerdo con la Ley, actualizarían lo dispuesto por la fracción I del artículo 64 de la LFCE, pues la operación tiene efectos de concentración horizontal y traería consigo la eliminación de un competidor en el AICM, con lo que Aeroméxico acumulará el [REDACTED] de los Slots en el AICM.*

*Además, el impacto de las barreras aumentaría, pues la acumulación de Slots tendría un impacto directo sobre las condiciones de competencia en toda la red, al incrementar el costo de oportunidad del uso de Slots, por lo que Aeroméxico incrementaría su poder de mercado. Por lo tanto, la concentración puede conferir a las Partes, el poder de fijar precios unilateralmente o restringir sustancialmente el abasto o suministro dentro del mercado relevante, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.*

*Asimismo, la saturación del AICM tiene un rol importante cuando se considera la internalización de la competencia entre Aeroméxico y Delta que resultará a partir del JCA. Dada la congestión del AICM, el incentivo a subir precios debido a este efecto tampoco podría ser contrarrestado.*

*La gravedad de esta situación se vuelve aún más evidente si se analizan, de manera individual, los componentes que integran la red. Como ya se señaló, en diversas rutas origen-*

<sup>176</sup> Al respecto, es importante señalar que las condiciones fueron aceptadas el diecisiete de mayo de dos mil dieciséis por Delta y Aerovías y son vinculantes para esas dos sociedades, así como para las entidades que forman parte de su mismo grupo económico.



**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-127-2016**

*destino que integran las redes de Aeroméxico y Delta, estas empresas obtendrían un elevado porcentaje en el número de pasajeros transportados. De hecho, en la mayoría de estas rutas, Aeroméxico y Delta atenderían, en conjunto, a más del [REDACTED] de los pasajeros.*

*Los programas de fidelidad se constituyen también como una barrera a la entrada pues captan clientes sensibles al tiempo y corporativos. Esto es así porque entre mayor sea la red de una aerolínea, mayor es el incentivo a utilizar el programa de fidelidad por este tipo de usuarios, ya que le garantiza más destinos y más frecuencias que otros programas. Así, la fusión implica un aumento en la barrera a la entrada pues el tamaño de la red aumenta. Esto significa que los usuarios de la red aumentada tendrán mayor oportunidad de obtener recompensas y de poder utilizarlas, lo que disminuye la capacidad competitiva de otras redes.*

*En conclusión, la transacción crea incentivos y mecanismos para afectar negativamente a la competencia y libre concurrencia en el mercado relevante, en términos de lo previsto en los artículos 61, 62, 63 y 64, fracción I, de la LFCE.*

*(...)*

*En el AICM existen horas del día no saturadas, y otras con grados de saturación diverso. En caso de consumarse la concentración notificada, la presión sobre el uso de horarios en el AICM aumentaría, y las reglas para la asignación de horarios disponibles privilegian a aerolíneas con mayor antigüedad, lo que podría ocasionar que se impida a terceros el acceso. En consecuencia, se considera que la operación actualiza la hipótesis prevista en la fracción II del artículo 64 de la LFCE, debido a los siguientes elementos:*

- a) Las Partes esperan un aumento en capacidad de la red combinada, lo que implica: i) una mayor intensidad de operación y maniobra en el AICM, hub de Aeroméxico; ii) cambios en la asignación, y iii) reevaluación de todas las rutas en el contexto de una red integrada.*
- b) Considerando la restricción en Slots que existe en el AICM, la operación puede permitir a las Partes ejercer una mayor presión para solicitar y usar horarios disponibles, lo cual se verá reflejado en una mayor presión en el AICM dentro de las franjas horarias que presentan saturación. Con ello, podría generarse un desplazamiento de los actuales competidores sin que éstos tengan la capacidad de contrarrestarlo. De hecho, como ya se señaló, la restricción de Slots ocasiona una capacidad de respuesta de los competidores muy limitada.*
- c) Dadas las reglas de asignación de los Slots que se aplican en el AICM, donde tienen preferencia los operadores con mayor antigüedad, es posible que las Partes pudieran llegar a tener preferencia sobre sus rivales.*

*Asimismo, como se ha señalado en esta resolución, el Acuerdo Bilateral vigente restringe a dos el número de aerolíneas de cada país que pueden prestar servicio entre cada par de ciudades, con excepción de algunos destinos en los que se permiten hasta tres aerolíneas por*



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

país. En este contexto, se detectó que, en varios casos, tanto Aerovías como Aerolitoral, dos subsidiarias de Grupo Aeroméxico, [REDACTED]

[REDACTED] Con ello, la conducta de Grupo Aeroméxico podría estar limitando u obstaculizando la entrada de otras aerolíneas mexicanas a ciertas rutas, especialmente aquellas en las que únicamente se permiten dos aerolíneas por país.

Con la operación, y en el contexto del Acuerdo Bilateral Vigente, los incentivos de Grupo Aeroméxico y de Delta se alinearían en rutas transfronterizas México - EUA, de manera que podrían hacer un uso estratégico de la designación e impedir a terceros su acceso a determinadas rutas. Por ejemplo, en rutas en las que únicamente se permiten cuatro aerolíneas —dos por país—, Delta y Grupo Aeroméxico podrían emplear [REDACTED]

[REDACTED] Con ello, podrían dejar espacio únicamente a un solo competidor.

Por lo anterior, la operación podría tener como efecto establecer barreras a la entrada en todas aquellas rutas en las que son competidores actuales o potenciales, que en este caso son todas aquellas rutas transfronterizas México - EUA.

En conclusión, se identifican dos factores que establecerían barreras como resultado de la concentración: i) dadas las reglas de asignación y la presión sobre el uso de horarios en el AICM podría ocasionar que se impida a terceros el acceso a horarios que actualmente están disponibles; y ii) el uso estratégico de las designaciones por las Partes para bloquear la entrada de nuevos competidores en rutas transfronterizas.

(...)

La operación traerá como resultado la alineación de intereses de Delta y Aeroméxico con respecto al uso de sus Slots en los aeropuertos donde participan y profundizará la relación que ya tienen esas empresas. El agente económico resultante de la operación alcanzaría el [REDACTED] de los Slots en AICM, por lo que mejoraría su posición ante cualquiera de sus competidores.

Adicionalmente, como se señaló en el análisis de la fracción II del artículo 64 de la LFCE se observa que la conducta de Grupo Aeroméxico podría estar limitando u obstaculizando la entrada de otras aerolíneas mexicanas a ciertas rutas, especialmente aquellas en las que únicamente se permiten dos aerolíneas por país.

Tomando en cuenta lo anterior, y en el contexto del Acuerdo Bilateral Vigente, en donde existe restricción en las designaciones, se considera que la operación podría facilitar a Aeroméxico y Delta el desplazamiento de sus competidores que operan en el AICM, Hub de Aeroméxico, lo que representaría una conducta prohibida por la LFCE.”

De esta manera, las condiciones identificadas en la resolución al expediente CNT-050-2015 guardan estrecha relación con los riesgos que se pretenden corregir:

Condiciones para poder realizar el JCA (deben cumplirse antes de la fecha de cierre del JCA). La cesión de [REDACTED] de Slots está dirigida a prevenir una acumulación por parte de



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

Grupo Aeroméxico de un mayor número de Slots en el AICM, el cual se encuentra saturado y cuenta con reglas de asignación con criterios de antigüedad.

- Condiciones de subsistencia del JCA (deben cumplirse con posterioridad a la fecha de cierre). La operación objeto de análisis en ese expediente tendría como consecuencia un incremento en la intensidad de operación y maniobra en el AICM por parte de Delta y Grupo Aeroméxico, lo que podría presionar el uso de Slots en el AICM e impedir a terceros el acceso a los mismos. Asimismo, Delta o Aerovías podrían recibir un mayor número de Slots mediante cesión de terceros, o bien readquirir los Slots a cederse. Por ello, se impusieron las siguientes obligaciones a estas sociedades: i) no readquirir los Slots a cederse; ii) solicitar al Administrador Aeroportuario la misma cantidad de Slots que hayan efectivamente usado en la temporada previa; y iii) obtener la opinión favorable de la Comisión para poder recibir Slots mediante cesión.
- *De manera previa y posterior a la fecha de cierre del JCA: no hacer uso estratégico de designaciones.* Esta condición estaba dirigida a prevenir el uso estratégico de las designaciones por parte de Aeroméxico y Delta, ya que esto podría bloquear la entrada de nuevos competidores en rutas transfronterizas en el marco del acuerdo bilateral que se encontraba en vigor en su momento.<sup>177</sup>

Es notorio que parte de los riesgos identificados en la resolución al expediente CNT-050-2015 guardan estrecha relación con algunos de los riesgos identificados en la presente resolución, a saber, la acumulación de un mayor número de Slots en el AICM por parte de Grupo Aeroméxico y Delta, así como un incremento en la intensidad de operación y maniobra en el AICM por parte de esas aerolíneas, lo que podría presionar el uso de Slots e impedir a terceros acceso a estos horarios de aterrizaje y despegue.

Ahora bien, la Propuesta de Condiciones de los promoventes implica que no llevarán a cabo la operación que se notifica bajo el presente expediente hasta en tanto “*se hubieren cumplido*” las condiciones impuestas en la resolución del expediente CNT-050-2015, en la medida en que dichas condiciones deban ser cumplidas con anterioridad a la fecha de cierre del JCA.

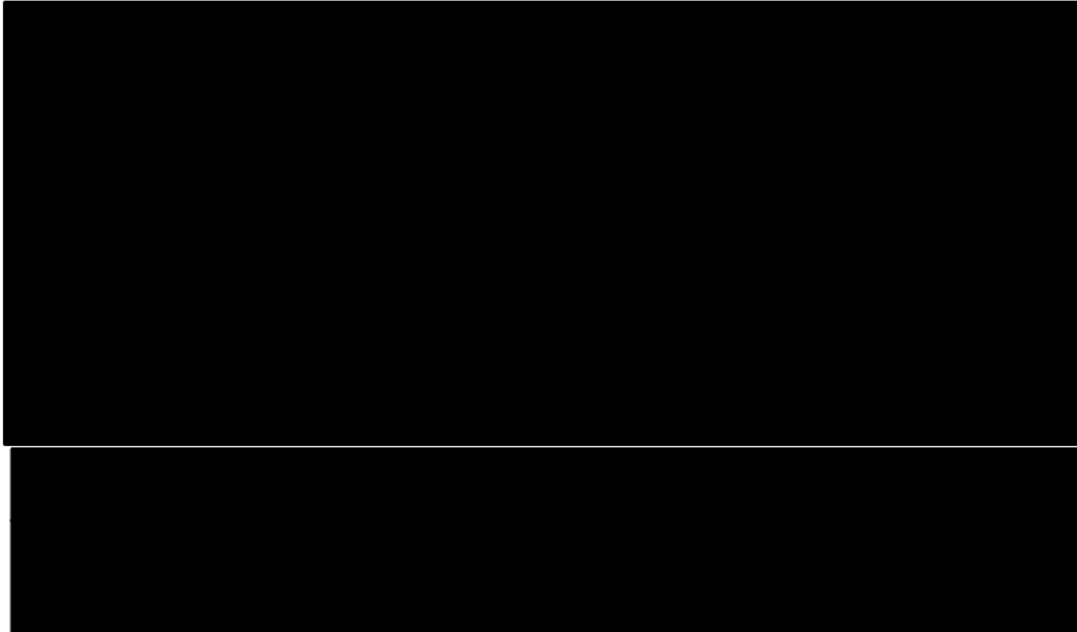
Al respecto, se considera que la propuesta de los promoventes no resulta efectiva para corregir, de forma estructural, el riesgo de una mayor acumulación de Slots por parte del agente económico resultado de la operación. Lo anterior, toda vez que la redacción del condicionamiento ofrecido por los promoventes no considera el análisis previo que debe realizar la Comisión para determinar si el condicionamiento ha sido debidamente cumplido o no. Más aún, no especifica quién debe determinar si las condiciones impuestas en el expediente CNT-050-2015 han sido debidamente cumplidas. Es decir, un condicionamiento de este tipo no puede ser efectivo si la determinación sobre su cumplimiento queda al arbitrio de Delta o incluso de Grupo Aeroméxico.

<sup>177</sup> Como ya se señaló, el Acuerdo Bilateral Vigente sustituyó al Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los EUA América, firmado en la Ciudad de México el 15 de agosto de 1960, el cual limitaba el número de aerolíneas que podrían operar en cada ruta entre México y Estados Unidos.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

**Décimo Quinta.-** El dieciséis de febrero de dos mil diecisiete, las partes presentaron, con fundamento en la fracción II del artículo 21 de las DRLFCE, una modificación a la propuesta de condiciones ("Propuesta Final") contenida en el escrito de notificación, en los siguientes términos:



La Propuesta Final implica que las partes no llevarán a cabo la operación que se notifica bajo el presente expediente hasta en tanto la Comisión emita el acto mediante el cual tenga por cumplidas las condiciones impuestas en la resolución del expediente CNT-050-2015, excepto aquellas que ya no son conducentes en razón de la entrada en vigor del Acuerdo Bilateral Vigente.

En resumen, la Propuesta Original no resultaba efectiva para corregir, de forma estructural, el riesgo de una mayor acumulación de Slots por parte del agente económico resultado de la operación. Ahora bien, con la Propuesta Final que se describe en la presente Consideración de derecho, Delta y Grupo Aeroméxico se obligan a ceder de manera efectiva el portafolio de ocho (8) pares de slots, de manera previa a que se realice la oferta pública por las acciones de Grupo Aeroméxico. Además, se obligan a dar cumplimiento a las condiciones que deban ser cumplidas con posterioridad a la Fecha de Cierre del JCA. Así, la Propuesta Final tiene la finalidad de eliminar la acumulación de *Slots* por parte del agente resultante de la concentración entre Delta y Grupo Aeroméxico, con lo cual se eliminarían los posibles riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia que se identificaron en la presente concentración.

En conclusión, se considera que la Propuesta Final resulta viable para prevenir que, como resultado de la concentración, se generen daños al proceso de competencia y libre concurrencia en la prestación de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros entre México y Estados Unidos.

Por lo anteriormente expuesto, el Pleno de esta Comisión:



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

**RESUELVE**

**PRIMERO.** Se objeta la concentración notificada por Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Delta Air Lines Inc., relativa al expediente en que se actúa, en los términos en los cuales fue planteada en el escrito de notificación, sus anexos y los demás documentos e información contenida en el expediente en que se actúa, excepto por lo que hace al escrito que se refiere en el siguiente resolutivo.

**SEGUNDO.** Se sujeta la autorización de la operación al cumplimiento de las condiciones expuestas mediante escrito presentado el dieciséis de febrero de dos mil diecisiete, según fue plasmado en la Décima Quinta consideración de derecho de la presente resolución, de conformidad con el artículo 90, fracción V, párrafo tercero, de la LFCE.

**TERCERO.** Para efectos del **RESOLUTIVO SEGUNDO**, Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Delta Air Lines Inc. deberán presentar por escrito la aceptación incondicional y total de las condiciones descritas en la Décima Quinta consideración de derecho de esta resolución dentro del plazo de diez (10) días hábiles siguientes a aquél en que surta efectos la notificación de la presente resolución. Lo anterior en el entendido de que en caso de no presentar dicha aceptación dentro del plazo señalado se estará al **RESOLUTIVO PRIMERO**.

**CUARTO.** En caso del incumplimiento de las condiciones a las que se sujeta la subsistencia de la transacción, se tramitará el incidente correspondiente en términos de los artículos 132 y 133 de la LFCE y se sancionará conforme a lo dispuesto por el artículo 127, fracción IX y, en su caso, en términos de la normativa aplicable en materia de competencia económica.

**QUINTO.** En caso de que Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Delta Air Lines Inc. acepten incondicionalmente la totalidad de las condiciones expuestas en la Consideración de Derecho Décima Quinta de la presente resolución en términos del **RESOLUTIVO SEGUNDO**, dentro del plazo establecido en el **RESOLUTIVO TERCERO**, la presente autorización tendrá una vigencia de seis (6) meses contados a partir de que Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Delta Air Lines Inc. presenten a la Comisión la aceptación respectiva, vigencia que podrá ser prorrogada hasta por otro periodo similar en casos debidamente justificados, de conformidad con el artículo 90, párrafo segundo, de la LFCE.

**SEXTO.** Las Partes deberán presentar la documentación que acredite la realización del acto o actos relativos a la ejecución de la operación dentro de un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha de su realización, siempre que dicho acto o actos se hayan realizado dentro del plazo determinado en el **RESOLUTIVO QUINTO** anterior.

**SÉPTIMO.** Esta resolución se otorga sin prejuzgar sobre otras autorizaciones que en su caso deban obtener los agentes económicos involucrados en la concentración de otras entidades u órganos gubernamentales, ni sobre la realización de prácticas monopólicas u otras conductas anticompetitivas que, en términos de esta Ley, disminuyan, dañen o impidan la libre concurrencia o la competencia económica, por lo que no releva de otras responsabilidades a los agentes económicos involucrados.

**OCTAVO.** Esta resolución se emite conforme a lo notificado por Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Delta Air Lines Inc., y a la información que consta en el presente expediente.





**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

**Notifíquese personalmente.** Así lo resolvió, por unanimidad de votos, el Pleno de esta Comisión en la sesión de mérito, con fundamento en los artículos citados a lo largo de la presente resolución, y ante la fe del Secretario Técnico, con fundamento en los artículos 4, fracción IV, 18, 19 y 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI, del Estatuto. - Conste.

**Alejandra Palacios Prieto  
Comisionada Presidenta**

**Jesús Ignacio Navarro Zermelo  
Comisionado**

**Martín Moguel Gloria  
Comisionado**

**Benjamín Contreras Astiazarán  
Comisionado**

**Alejandro Ildefonso Castañeda Sabido  
Comisionado**

**Eduardo Martínez Chombo  
Comisionado**

**Brenda Gisela Hernández Ramírez  
Comisionada**

**Sergio López Rodríguez  
Secretario Técnico**

c.c.p. José Luis Ambriz Villalpa. Director General de Concentraciones. Para su seguimiento.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

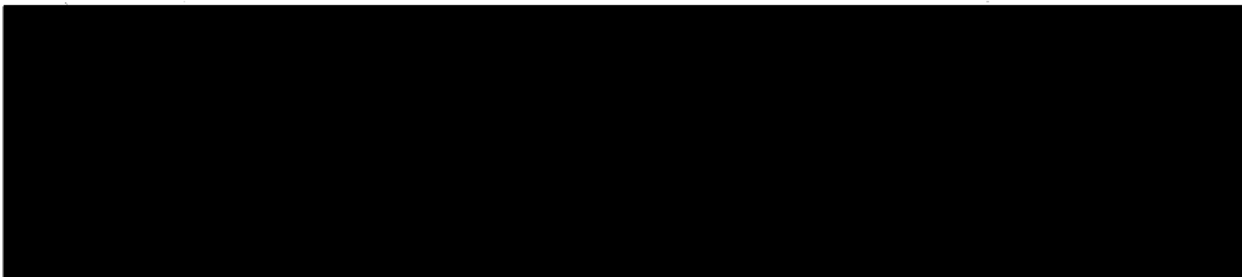
**Anexo A. Análisis Econométrico.**

Con el propósito de determinar el mercado relevante y en la identificación de los efectos de la operación notificada entre Delta y Aeroméxico, se construyó un ejercicio econométrico que analiza los determinantes de los precios de los vuelos transfronterizos de Aeroméxico, considerando diversos indicadores de competencia.

**I. Base de datos**

La base de datos fue integrada al expediente de mérito mediante acuerdo de fecha treinta de noviembre de dos mil quince, publicado en lista el seis de diciembre del mismo año.<sup>1</sup> Dicha base contiene reportes mensuales de tráfico aéreo por región, para los vuelos con origen en México y destinos en el resto del mundo, y los vuelos con destino en México y orígenes en el resto del mundo. En la siguiente sección se describe el proceso de depuración de la información y de construcción de las variables.

Una inspección inmediata de la información revela que la proporción de información relativa a itinerarios con tres o más escalas representan una proporción menor en la base de datos en el periodo de dos mil trece a dos mil catorce ("2013-2014"), como se muestra en el siguiente Cuadro.



**I.1. Depuración de la base de datos**

El proceso para realizar la depuración se describe a continuación:

1. La base de datos contiene [REDACTED]
2. Se eliminaron [REDACTED] que representan el [REDACTED] del total de observaciones, y que corresponden a observaciones que indicaban un valor [REDACTED] en información relacionada a pasajeros, precios e ingresos.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> La base de datos está disponible en los folios 1106 a 1110.

<sup>2</sup> Se eliminaron dichas observaciones en virtud de que el análisis versa sobre el efecto en los precios, por lo que la ausencia de dicha información en las observaciones no sirve para cumplir con el propósito del análisis.

3





**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

3. Se eliminaron [REDACTED] observaciones que representan el [REDACTED] de las observaciones restantes, y que corresponden a observaciones que representan itinerarios con más de dos escalas.<sup>3</sup>
4. Se eliminaron [REDACTED] observaciones que representan [REDACTED] de las observaciones restantes, y que corresponden a observaciones cuyo país de origen o destino del vuelo es desconocido.<sup>4</sup>
5. Hasta este punto, se tienen [REDACTED] Ponderando por número de pasajeros, dichas observaciones representan un tráfico total de [REDACTED] pasajeros en el periodo de enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce, en tanto en el periodo de dos mil trece-dos mil catorce 2013-2014, son [REDACTED] observaciones que representan [REDACTED] pasajeros transportados en el mismo periodo. Estas observaciones fueron las utilizadas para construir las variables de participación de Aeroméxico, el número de competidores en la ruta, si Delta está en la ruta, si la ruta es monopólica, si el vuelo es con código compartido, las variables de escala, si el origen es algún aeropuerto *hub*, si el vuelo es transfronterizo, así como la competencia potencial.
6. Después de la construcción de las variables, el número de observaciones tomadas en cuenta para las regresiones se muestran en el Cuadro 2. Se consideran únicamente las observaciones de Aeroméxico en las que tiene una participación de al menos el [REDACTED] en una ruta al mes.

[REDACTED]

Fuente: base de datos disponible en folios 1106 a 1110.

## ***1.2. Construcción de las variables***

Para la construcción de las variables se realizó lo siguiente:

<sup>3</sup> Al observar la baja proporción de información que representan los vuelos con más de dos conexiones, se prefirió realizar el análisis con las observaciones que representan itinerarios con a los más dos conexiones.

<sup>4</sup> En la base de datos, dichas observaciones tienen un valor de "Unknow Country" en las variables correspondientes al país de origen del vuelo o país de destino del vuelo.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

1. Las distancias entre aeropuertos se calcularon utilizando la latitud y la longitud del origen y el destino. Para el cálculo se utilizó el comando de STATA “*geodist*”, que calcula la distancia curva más corta entre dos puntos.<sup>5</sup>
2. Para el cálculo del precio por kilómetro, la tarifa fue dividida entre la distancia entre el origen y el destino.
3. Para obtener los datos de competidores, se utilizó la información de otras aerolíneas disponible en la misma base de datos. Asimismo, dicha información también fue utilizada para determinar las variables de competidores reales y potenciales.
4. Las variables de escala y de origen fueron determinadas utilizando información sobre los *hubs* que fue presentada por Delta.<sup>6</sup>

## **II. Modelo**

La variable dependiente del modelo es el logaritmo natural del precio por kilómetro de las transacciones de Aeroméxico. Las variables explicativas (X) que se utilizan en el modelo son las siguientes:

- *Distancia*: es una variable que mide la distancia entre el origen y el destino. Captura las no linealidades en la relación entre el precio del boleto y la distancia. También se incorpora esta variable al cuadrado como *distancia Cuadrada*.
- *Monopolio en la ruta*. Es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando Aeroméxico no enfrenta competidores en el origen. Toma el valor de 0 en otro caso.
- *DL es competidor en la ruta*. Es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando Delta es competidor en la ruta. Toma el valor de 0 en otro caso.
- *Número de otros competidores actuales*. Es una variable que mide el número de competidores en la ruta, considerando como competidores a aquellas aerolíneas que detentan una cuota en la ruta de por lo menos cinco por ciento (5%) en el año. En caso contrario toma el valor de cero (0) y se clasifica como un competidor potencial.
- *Número de competidores potenciales*. Es una variable que mide el número de competidores potenciales, donde se considera que un competidor es potencial si ofrece un servicio con el mismo origen en las “regiones competidoras” y no es competidor actual. Las regiones competidoras se definen en el siguiente cuadro.

<sup>5</sup> El comando *geodist* también es usado en la pericial realizada por la Dra. Tasneem Chipty y el profesor Robert S. Pindyck, disponible en los folios 1177 a 1298.

<sup>6</sup> Fuente: Folio 2657.

**Cuadro 3: Regiones competidoras consideradas para el cálculo de otros competidores potenciales**

<b>Región</b>	<b>Regiones Competidoras</b>
México-Sudamérica	México-Sudamérica, México-Estados Unidos, México-Centroamérica
México-Estados Unidos	México-Estados Unidos
México-Centroamérica	México-Centroamérica
México-Europa	México-Europa, México-Estados Unidos, México-Norteamérica
México-Asia	México-Asia, México-Estados Unidos, México-Centroamérica, México-Europa
México-El Caribe	México-El Caribe, México-Estados Unidos, México-Sudamérica, México-Centroamérica
México-Norteamérica	México-Norteamérica, México-Estados Unidos
México-Africa	México-Africa, México-Estados Unidos, México-Europa
México-Oceanía	México-Oceanía, México-Estados Unidos, México-Europa
México-Oceanía	México-Sudamérica, México-Estados Unidos, México-Centroamérica
Sudamérica-México	Sudamérica-México, Sudamérica-Estados Unidos
Estados Unidos-México	Estados Unidos-México
Centroamérica-México	Centroamérica-México
Europa-México	Europa-México
Asia-México	Asia-México
El Caribe-México	El Caribe-México
Norteamérica-México	Norteamérica-México
Africa-México	Africa-México
Oceanía-México	Oceanía-México

1/ Excluye a EUA y México.

- *El vuelo es código compartido.* Es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando el vuelo se realizó mediante código compartido. Toma el valor de 0 en otro caso.
- *EL origen es AICM.* Es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando el origen es el AICM. Toma el valor de 0 en otro caso.
- *El origen es hub de Delta.* Es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando el origen es un aeropuerto *hub* de Delta. Toma el valor de 0 en otro caso.
- *El origen es hub de otra aerolínea.* Es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando el origen es un aeropuerto que es *hub* de otra aerolínea. Toma el valor de 0 en otro caso.
- *Realiza alguna escala en el AICM.* Es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando el itinerario realiza alguna escala en el AICM. Toma el valor de 0 en otro caso.
- *Realiza alguna escala en hub de Delta.* Es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando el itinerario realiza alguna escala en un aeropuerto *hub* de Delta. Toma el valor de 0 en otro caso.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

- *Realiza alguna escala en hub de otra aerolínea.* Es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando el itinerario realiza alguna escala en un aeropuerto *hub* de otra aerolínea. Toma el valor de 0 en otro caso.
- *Realiza alguna escala en algún aeropuerto spoke.* Es una variable dicotómica que toma el valor de 1 cuando el itinerario realiza alguna escala en un aeropuerto que no es *hub*. Toma el valor de 0 en otro caso.
- *Efectos fijos por región.* El modelo considera efectos fijos entre regiones, con el objeto de capturar el posible efecto de las características particulares de cada flujo que son inobservables de manera directa en la base de datos. Las regiones que se consideran son las siguientes: México-Estados Unidos, México-Sudamérica, México-Centroamérica, México-Europa, México-Asia, México-El Caribe, México-Canadá, México-África, México-Norteamérica, México-Oceanía. Cada región anterior se divide en dos flujos direccionales, es decir, Se incluye un efecto fijo de la Región México-Europa como los vuelos de México hacia Europa y también se incluye Europa-México, como vuelos desde Europa hacia México.
- *Efectos fijos por tiempo.* Se incluyeron variables dicotómicas con el objeto de capturar el posible efecto temporal, medido por mes.

A continuación, se presenta la estadística descriptiva de las variables utilizadas en el modelo:

Variable	
Distancia	
Distancia cuadrada	
Realiza alguna escala en algún spoke	
Realiza alguna escala en hub de otra aerolínea	
Realiza alguna escala en hub DL	
Realiza alguna escala en AICM	
El origen es hub de otra aerolínea	
El origen es hub de Delta	
El origen es AICM	
Monopolio en la ruta	
DL es competidor en la ruta	
Número de otros competidores actuales	
El vuelo es código compartido	
Número de otros competidores potenciales	

Fuente: base de datos disponible en folios 1106 a 1110.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

<i>Variable</i>	
Distancia	
Distancia cuadrada	
Realiza alguna escala en algún spoke	
Realiza alguna escala en hub de otra aerolínea	
Realiza alguna escala en hub DL	
Realiza alguna escala en AICM	
El origen es hub de otra aerolínea	
El origen es hub de Delta	
El origen es AICM	
Monopolio en la ruta	
DL es competidor en la ruta	
Número de otros competidores actuales	
El vuelo es código compartido	
Número de otros competidores potenciales	

Fuente: base de datos disponible en folios 1106 a 1110.

<i>Variable</i>	
Distancia	
Distancia cuadrada	
Realiza alguna escala en algún spoke	
Realiza alguna escala en hub de otra aerolínea	
Realiza alguna escala en hub DL	
Realiza alguna escala en AICM	
El origen es hub de otra aerolínea	
El origen es hub de Delta	
El origen es AICM	
Monopolio en la ruta	
DL es competidor en la ruta	
Número de otros competidores actuales	
El vuelo es código compartido	
Número de otros competidores potenciales	

Fuente: base de datos disponible en folios 1106 a 1110.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016**

<i>Variable</i>
Distancia
Distancia cuadrada
Realiza alguna escala en algún spoke
Realiza alguna escala en hub de otra aerolínea
Realiza alguna escala en hub-DL
Realiza alguna escala en AICM
El origen es hub de otra aerolínea
El origen es hub de Delta
El origen es AICM
Monopolio en la ruta
DL es competidor en la ruta
Número de otros competidores actuales
El vuelo es código compartido
Número de otros competidores potenciales

Fuente: base de datos disponible en folios 1106 a 1110.

El modelo fue estimado con el método de mínimos cuadrados ordinarios, con errores estándar robustos. El modelo especificado es de la forma  $Y_{it} = \beta X_{it} + \alpha_i + \gamma_t + \varepsilon_{it}$ ; donde  $Y$  representa el logaritmo natural del precio por kilómetro;  $X_{it}$  representa el conjunto de variables explicativas,  $\alpha_i$  representa los efectos fijos de región,  $\gamma_t$  representa los efectos fijos de tiempo y  $\varepsilon_{it}$  es el término de error.

### III. Resultados

A continuación, se presentan los resultados del escenario de itinerarios hasta con una conexión o escala ("Muestra 1 escala") y hasta con dos conexiones o escalas ("Muestra 2 escala"):

**Cuadro 8: Resultados de las regresiones con observaciones hasta 1 escala.**

	Muestra 1 escala	Muestra 2 escalas
<b><i>Costos</i></b>		
Distancia	-0.000569*** (6.23e-07)	-0.000558*** (6.54e-07)
Distancia cuadrada	4.80e-08*** (7.47e-11)	4.67E-08*** (7.79e-11)
<b><i>Competencia actual</i></b>		
Monopolio en la ruta	0.149*** (0.00107)	0.134*** (0.00112)
DL es competidor en la ruta	-0.0528*** (0.000324)	-0.0297*** (0.000324)

Número de otros competidores actuales	-0.0830*** (0.000137)	-0.0841*** (0.000131)
<b>Competencia potencial</b>		
Número de otros competidores potenciales	-0.0124*** (5.08e-05)	-0.0106*** (5.06e-05)
<b>Código compartido</b>		
El vuelo es código compartido	-0.0692*** (0.00134)	-0.0909*** (0.00119)
<b>Origen del vuelo</b>		
El origen es AICM	0.180*** (0.000670)	0.171*** (0.000677)
El origen es hub de Delta	0.0302*** (0.000664)	0.0133*** (0.000668)
El origen es hub de otra aerolínea	-0.0337*** (0.000522)	-0.0345*** (0.000522)
<b>El vuelo realiza escala</b>		
Realiza alguna escala en AICM	0.00108*** (0.000404)	0.00272*** (0.000405)
Realiza alguna escala en hub DL	-0.122*** (0.000993)	-0.112*** (0.000964)
Realiza alguna escala en hub de otra aerolínea	-0.0446*** (0.000880)	-0.0276*** (0.000906)
Realiza alguna escala en algún spoke	-0.0416*** (0.00382)	0.0216*** (0.00383)
<b>Otras variables</b>		
Intercepto	-0.677*** (0.00126)	-0.707*** (0.00133)
F Efectos fijos por región	476548	126574
F Efectos fijos por tiempo	7117	7053
<b>Observaciones</b>	7,773,566	7,891,690
<b>R Cuadrado</b>	0.594	0.583

Notas: Errores estándar robustos entre paréntesis. \*\*\* Significativo al uno por ciento (1%); \*\* Significativo al cinco por ciento (5%); \* Significativo al diez por ciento (10%).

Algunos resultados del ejercicio econométrico son:

- Los resultados de las regresiones son consistentes con el hecho de que existe un cuello de botella en el AICM. Los coeficientes relevantes son los de las variables *El origen es AICM* y *Realiza alguna escala en AICM*. Aeroméxico fija en promedio treinta y seis por ciento (36%) más elevados para vuelos que parten desde el AICM y trece por ciento (13%) más elevados para vuelos que tienen escala en él.
- Los coeficientes, conjuntamente, de *Monopolio en la ruta*, *DL es competidor en la ruta* y *Número de otros competidores actuales* capturan el efecto directo de los competidores en los

precios de Aeroméxico. Consistente con la teoría, entre mayor competencia directa, los precios son menores. El coeficiente de *DL es competidor en la ruta* refleja la presión competitiva directa que existe en rutas donde tanto Aeroméxico como Delta están compitiendo. En promedio, los precios en esas rutas son estadísticamente más bajos. El coeficiente negativo de *Número de otros competidores actuales* nos indica que, efectivamente, entre más competidores haya en la ruta, en promedio, los precios son más bajos.

- La variable *Número de otros competidores potenciales* mide el efecto de la competencia potencial en cada ruta. Por cada competidor adicional en el lugar de origen de la ruta, los precios son en promedio uno punto siete por ciento (1.7%) menores. En este sentido, se refuerza la definición de mercado relevante como la red (y no ruta por ruta), ya que, ante una mayor amenaza de entrada, los precios son consistentemente más bajos.
- El coeficiente de las variables *Realiza alguna escala en hub DL*, *Realiza alguna escala en hub de otra aerolínea*, capturan el efecto de la presencia de un *hub* de una aerolínea competidora, lo que permite inferir que los *hubs* de competidores disciplinan a Aeroméxico.

Por último, el siguiente cuadro reporta los efectos fijos por región.

Cuadro 9. Efectos fijos REGIONES, omitiendo flujo unidireccional EUA-MEX

Tráfico	Muestra 1 escala	Muestra 2 escalas
México – EUA	-0.057*** (0.00046)	-0.058*** (0.00047)
México – Europa	0.055*** (0.00234)	0.044*** (0.0024)
Europa – México	-0.058*** (0.00195)	-0.059*** (0.002)
África – México	0.215*** (0.00457)	-2.713*** (0.15761)
México – África	0.276*** (0.00481)	-2.732*** (0.17143)
Sudamérica – México	0.404***	0.423***





Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-127-2016

	(0.00075)	(0.00075)
México – Sudamérica	0.451*** (0.00088)	0.457*** (0.00089)
México – Oceanía	-2.739*** (0.00724)	-1.737*** (0.10375)
Oceanía – México	-3.069*** (0.00717)	-2.49*** (0.00714)

1/ Excluye a EUA y México. Fuente: base de datos disponible en folios 1106 a 1110.