

Aumentando la Competencia en el Sector Aéreo en México

SELA, Noviembre 2014

Alejandro Castañeda Sabido
Comisionado

- 1. Competencia y regulación en la industria aérea mexicana.**
- 2. Acciones llevadas a cabo por la Comisión en favor de la competencia.**
- 3. Lecciones aprendidas y el nuevo reto regulatorio.**

1. Competencia y regulación en la industria aérea mexicana.



Desde el año 2000, la industria mexicana de la aviación ha sufrido importantes transformaciones:

1. Separación de Mexicana y Aeroméxico

- La separación (venta) ordenada por la CFC a compradores independientes obligó a ambas líneas aéreas a competir.

2. Entrada de líneas aéreas de bajo costo

- Empezando en 2005, se otorgaron nuevas concesiones a proveedores aéreos de bajo costo: Interjet, Volaris, Viva Aerobus, A Volar, and Alma. Para 2008, éstas ya tenían el 30% del mercado.

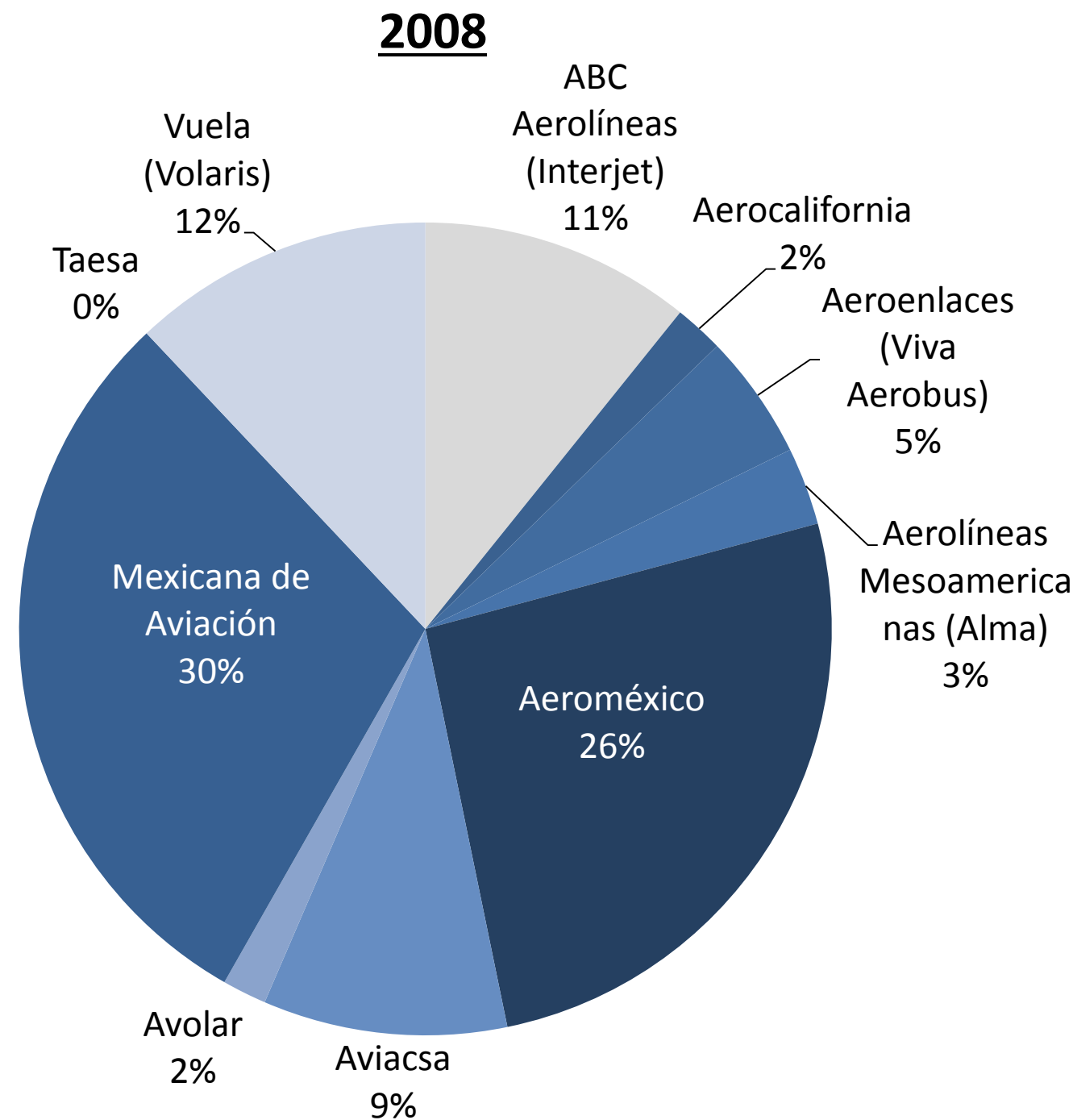
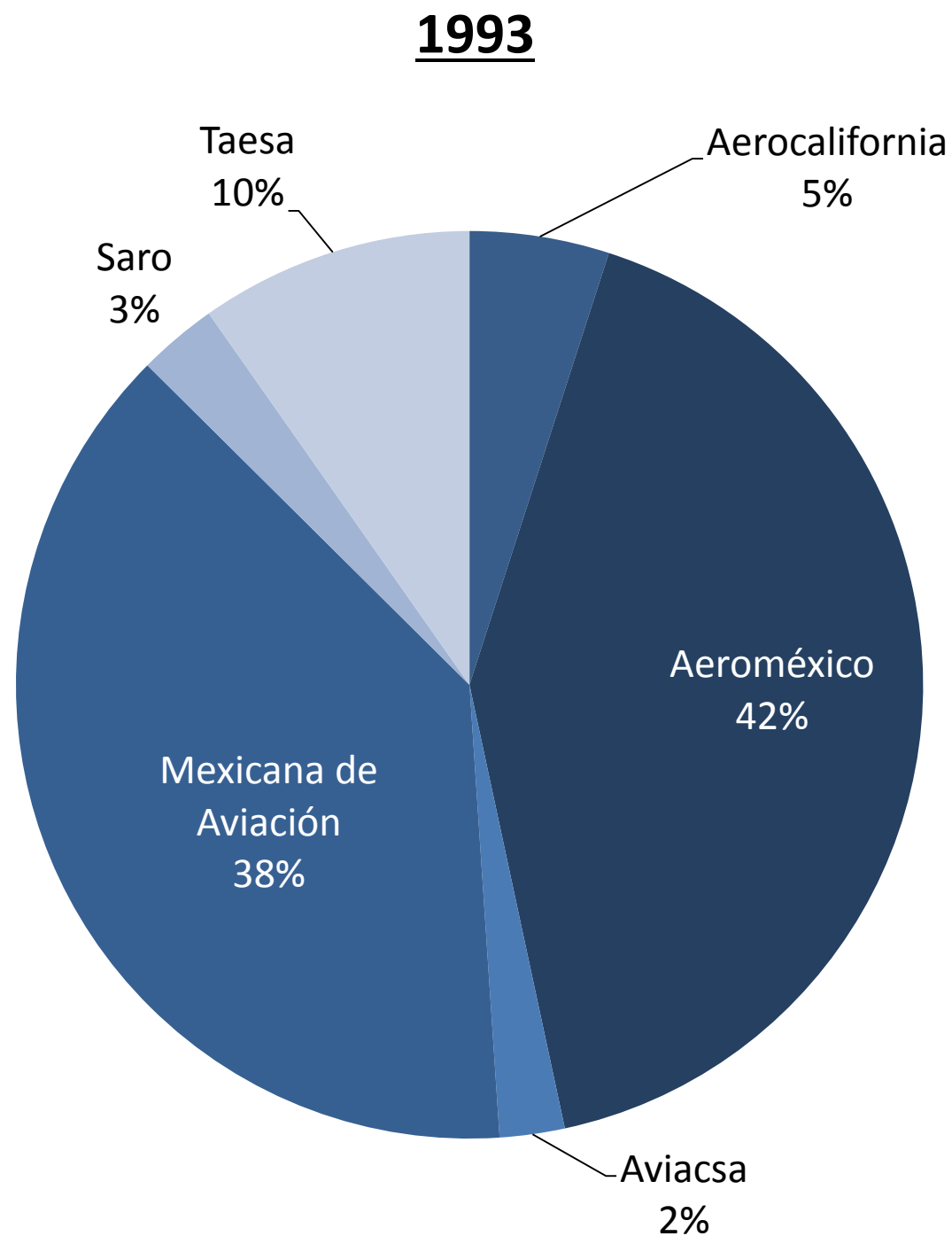
3. Crisis económica de 2007-2009

- La crisis económica generó que varias aerolíneas quebraran: Mexicana, Aviacsa, Aerocalifornia, A Volar, Alma y Azteca.

4. Desde su creación, la Comisión ha trabajado por crear condiciones de competencia

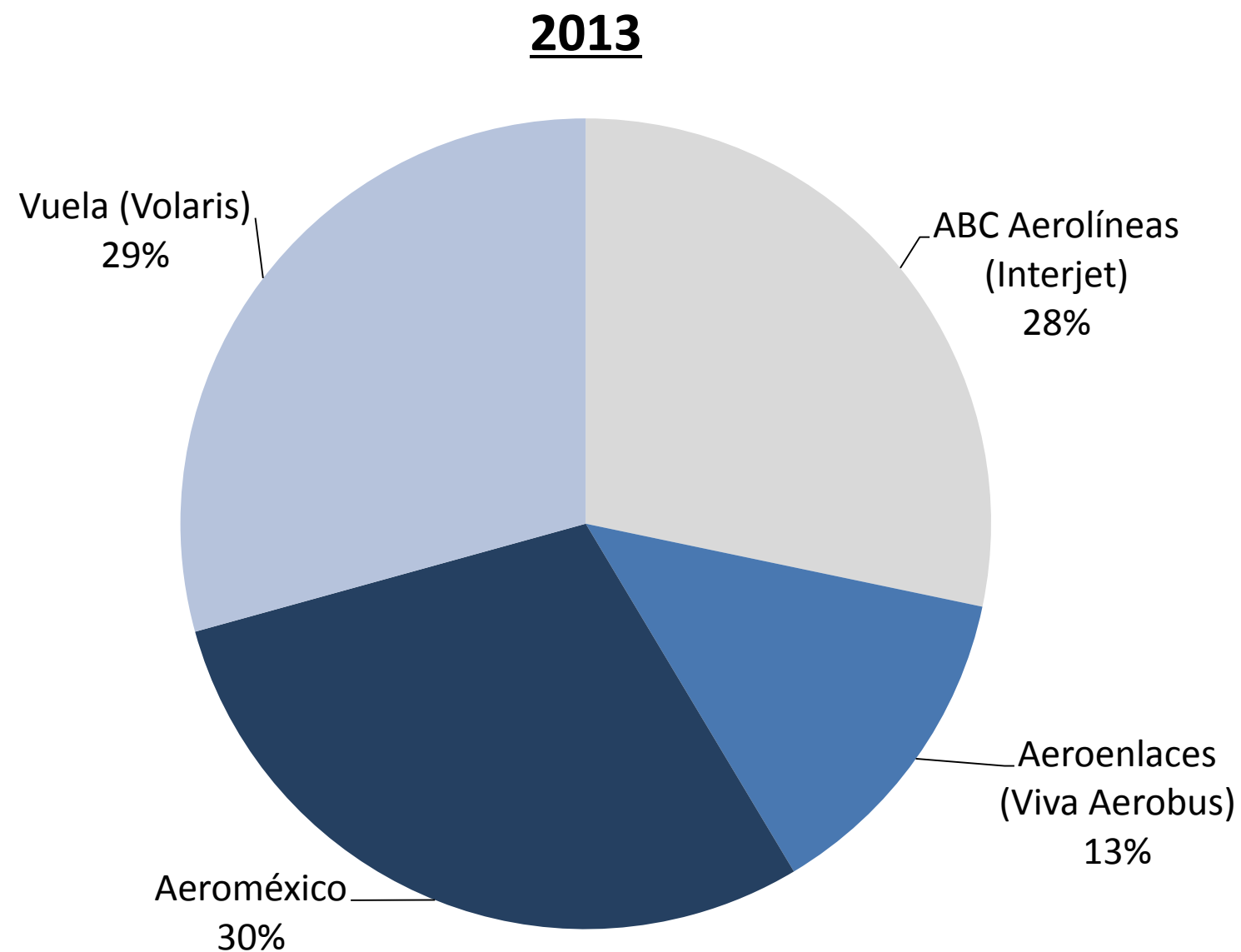
- Desde 1993, la CFC mediante opiniones, resoluciones, análisis de concentraciones y alianzas, ha buscado lograr condiciones equitativas en el mercado

La separación de Aeroméxico y Mexicana fue un elemento crucial para desconcentrar el sector aéreo mexicano y fomentar mayor competencia ...



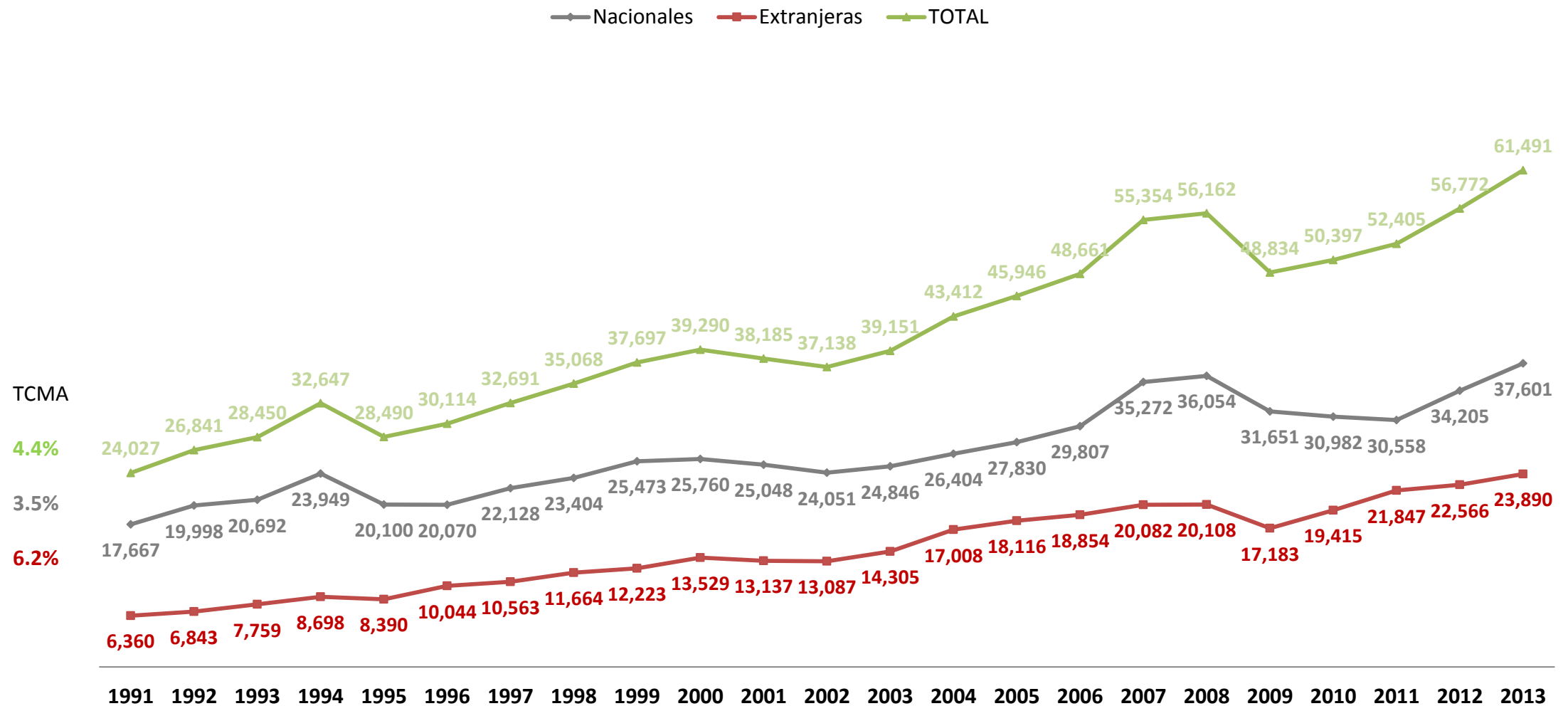
La crisis de 2007-2009, obligó a varias líneas a desaparecer

En 2013, había cuatro líneas aéreas nacionales compitiendo en el mercado, tres de las cuales tuvieron una participación similar de mercado.



También, de 1992-2013, aumentó la participación de líneas aéreas extranjeras...

TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN SERVICIO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN OPERACIÓN REGULAR Y DE FLETAMENTO MILES



Fuente: La Aviación Mexicana en Cifras, 1992-2013, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2014

2. Acciones llevadas a cabo por la Comisión cofece en favor de la competencia.

Desde la década de 1990, la Comisión ha trabajado para lograr condiciones equitativas en este mercado mediante:

1. Opiniones
2. Análisis de concentraciones
3. Análisis de alianzas

1. Opiniones

Dirigidas a reguladores sectoriales, especialmente en relación al acceso en infraestructura (aeropuertos) para eliminar barreras de entrada:

- En 2007, la Comisión emitió una opinión sobre las condiciones de los aeropuertos mexicanos con recomendaciones entre las que se incluían: mejorar el esquema de regulación de tarifas, promoción de una asignación eficiente de slots en aeropuertos saturados, fortalecimiento de un regulador sectorial independiente, etc.
- En 2010, la Comisión emitió otra opinión en la que determinaba que la asignación de slots vigente afectaba las condiciones de competencia y recomendaba que los procedimientos de asignación deberían de basarse en 3 principios:
 1. No imponer restricciones injustificadas al autorizar rutas.
 2. No asociar la asignación a ofrecer una ruta en específico.
 3. Asignar slots por horarios para evitar excesivas concentraciones que se vuelvan barreras de entrada.

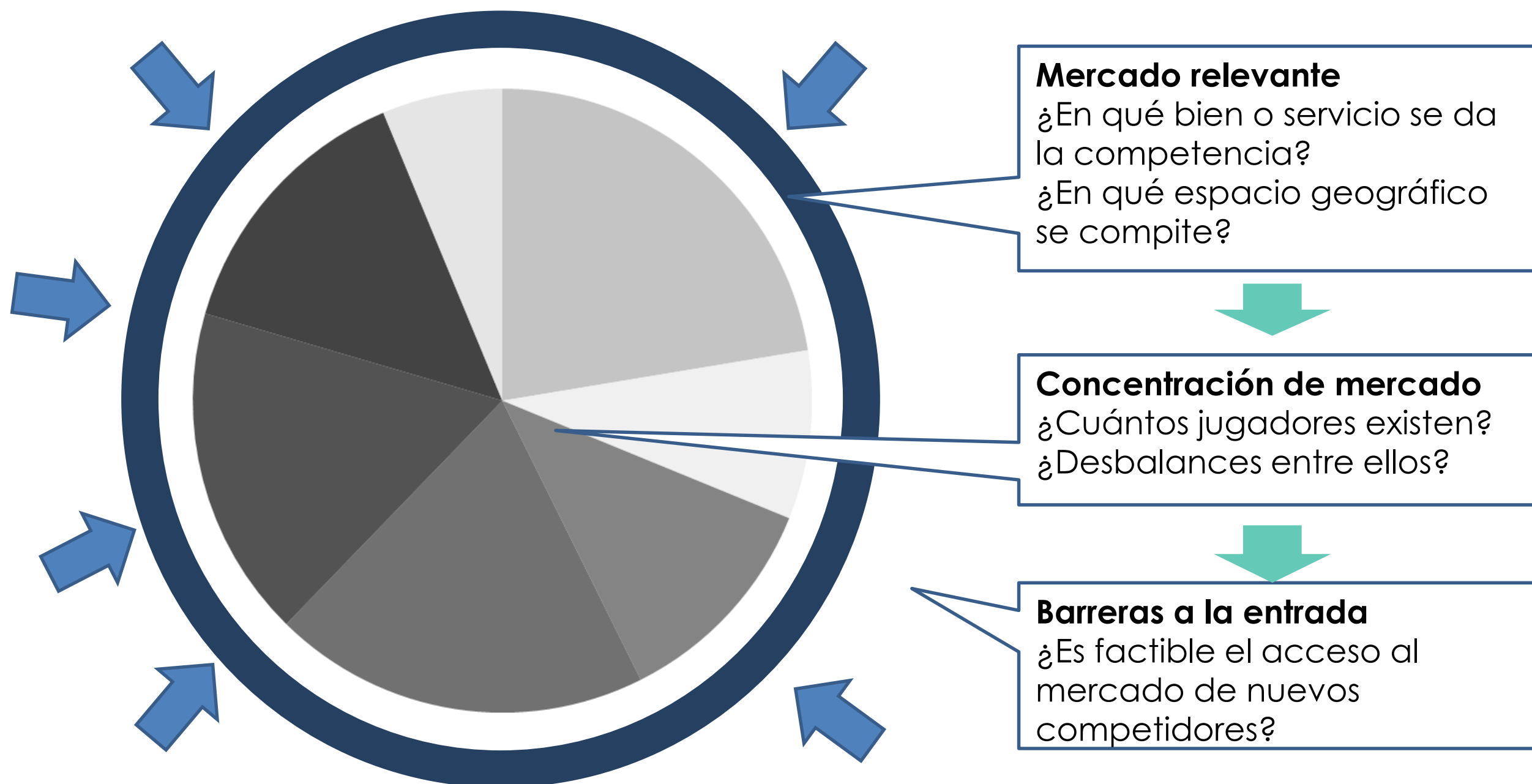
2. Análisis de concentraciones

- Desde 1995, la Comisión ha analizado concentraciones y alianzas tanto domésticas como internacionales:
 - En 2000, la Comisión recibió una solicitud para analizar si Mexicana y Aeroméxico debían unirse en una sola compañía. La Comisión se opuso a la concentración y en su negativa, ésta identificaba varias barreras que afectaban a la industria:
 - Dificultad para obtener concesiones y permisos de los reguladores sectoriales
 - Barreras estructurales como altos costos y altas barreras de salida
 - Límites a la inversión extranjera
 - En 2007, por segunda ocasión, la CFC rechazó la concentración entre Mexicana y Aeroméxico, argumentando que la operación podría hacer que Mexicana incurriera en prácticas anticompetitivas.
 - En 2012, la CFC autorizó la adquisición por parte de Delta Airlines del 3.5% de las acciones de Aeroméxico con condiciones debido a la posibilidad de comportamientos coordinados.

El control de concentraciones busca prevenir la acumulación de poder de mercado que pueda dañar a los consumidores

Criterios para el análisis de concentraciones

Ley Federal de Competencia Económica, Capítulo VI



En el caso del transporte aéreo de pasajeros, cada ruta es un mercado relevante...

Definición de mercado relevante

- Dimensión de producto: Otros medios de transporte normalmente no son sustitutos suficientemente cercanos del transporte aéreo, debido a diferencias de precios y tiempos de recorrido.
- Dimensión geográfica: Para el consumidor, un vuelo entre dos ciudades normalmente no es sustituto de otro vuelo entre dos ciudades distintas.

Experiencia internacional

| Operación | Lugar | Fecha | Def. mercado | Resolución |
|--------------------|--------|--------|---------------|------------|
| US Air-United. | EE.UU. | 7/2001 | Ruta por ruta | Prohibida |
| KLM-Air France | UE | 2/2004 | Ruta por ruta | Aprobada |
| Aer Lingus-Ryanair | UE | 6/2007 | Ruta por ruta | Prohibida |

Análisis de concentración debe hacerse ruta por ruta

... que presenta altas barreras a la entrada

Barreras a la entrada al mercado de transporte aéreo de pasajeros

Económicas

- **Promoción**
 - ✓ *Reconocimiento de marca*
 - ✓ *Sistemas de fidelidad*
- **Prácticas comerciales entre competidores**
 - ✓ *Acuerdos interlineales*
 - ✓ *Códigos compartidos*

Legales

- Asignación de slots (especialmente AICM)
- Discrecionalidad en autorizaciones de rutas
- Límites a la inversión extranjera
- Prohibición a cabotaje

Ejecutivo

Legislativo

3. Análisis de Alianzas entre líneas aéreas

Debido a su naturaleza, es común que la notificación de las alianzas no sea es obligatoria.

- Sin embargo, en la práctica, muchas compañías aéreas han notificado voluntariamente sus alianzas.
- En todos estos casos, la Comisión aprobó estas transacciones ya que se detectó no tenían incidencias en sus rutas hacia o desde México:
 - Continental / United / Air Canada / Lufthansa.
 - Delta / Northwest / Air France / KLM
 - British Airways (BA) / Iberia / American Airlines (AA)

3. Lecciones aprendidas y el nuevo reto regulatorio



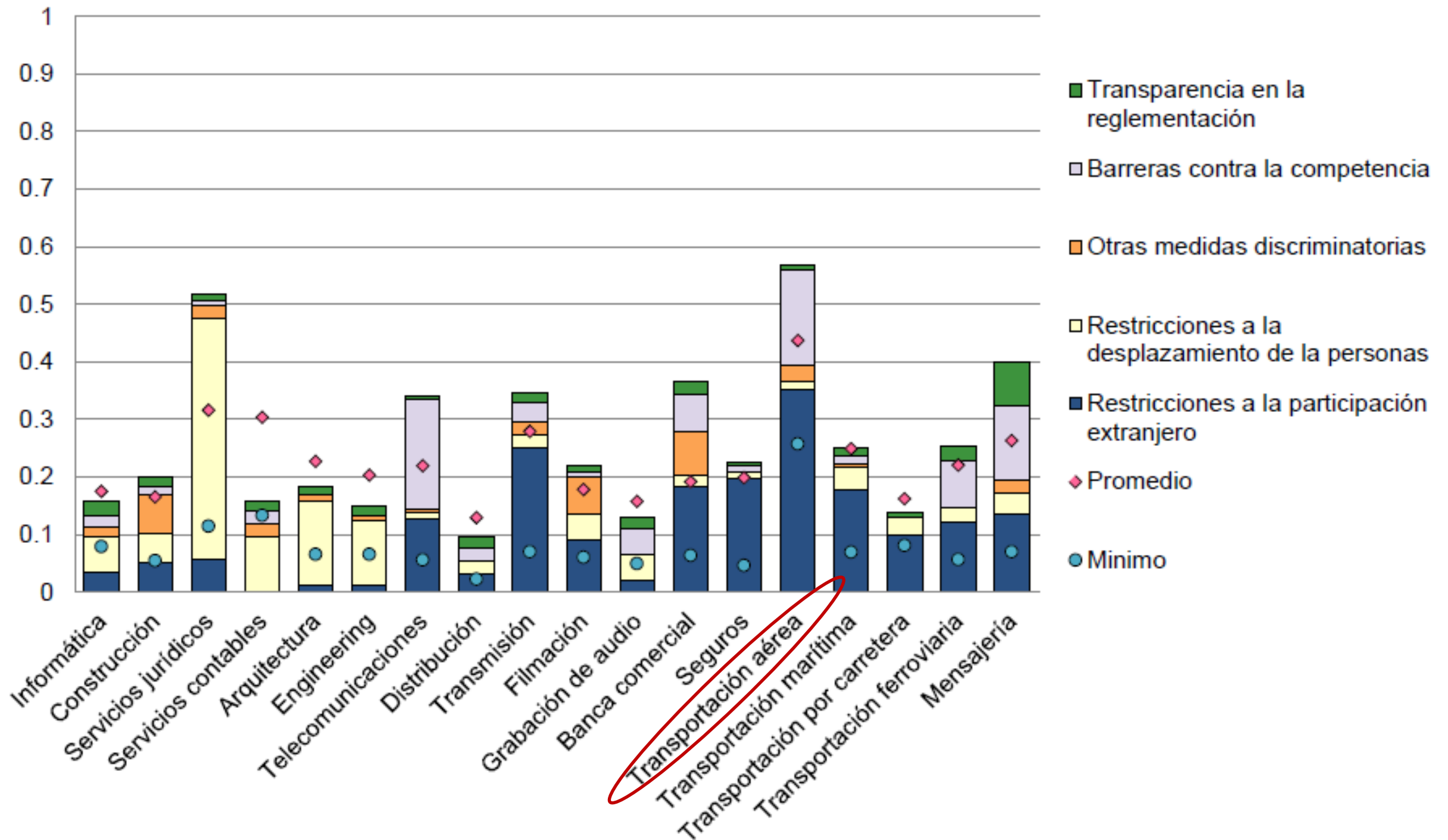
La competencia y la regulación son vistos como complementarios en México...



- La ley actual establece diferentes procedimientos en los que la autoridad de competencia y los reguladores sectoriales deberían coordinar sus actividades.
- La industria de las aerolíneas ha sido siempre una prioridad para las autoridades de competencia en México.
- La nueva Comisión, COFECE ha dado un seguimiento oportuno al tema y lo ha sometido a consulta pública a través de su Plan Estratégico para el período 2014-2017.
- En este documento, el transporte ha sido identificado como una de las industrias más concentradas.

Sin embargo, aún existen aspectos importantes en la regulación que deben abordarse

Índice de Restricción del Comercio de Servicios de la OCDE: México



La nueva ley y la relación con los reguladores

La reciente reforma constitucional establece que la COFECE tendrá las facultades necesarias para alcanzar sus objetivos, incluyendo:

- ordenar medidas para eliminar barreras a la competencia y la libre concurrencia;
- determinar la existencia y regular el acceso a insumos esenciales,
- ordenar la desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones de los Agentes Económicos en las proporciones necesarias para eliminar efectos anticompetitivos.

Además, la nueva LFCE establece una relación nueva y más estrecha, así como la coordinación entre las autoridades de competencia y los reguladores sectoriales.

