

**DIP. HECTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
P R E S E N T E**

La que suscribe, **Diputada Frida Jimena Guillén Ortiz**, integrante del Grupo Parlamentario del **Partido Acción Nacional** en la Segunda Legislatura del Honorable Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 29 apartado D inciso k) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 13 fracciones IX y XV, 21 y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 5 fracción I, 82, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a su consideración la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A VIGILAR, VERIFICAR E INSPECCIONAR QUE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO S.A. DE C.V. NO INCURRA EN PRÁCTICAS MONOPÓLICAS EN LOS SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Los taxis son un medio importante de transportación terrestre desde y hacia los aeropuertos nacionales. Tan solo la prestación de este servicio en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (en adelante, "AICM") impacta a millones de viajeros al año,¹ por lo que debe realizarse de forma eficiente y competitiva en beneficio de los usuarios.
2. En ese sentido, la extinta Comisión Federal de Competencia, recomendó al AICM en 2006, la autorización a dos o más empresas para el servicio de taxis -en ese entonces el único operador constituido del servicio de transporte de pasajeros era Sitio 300-. Lo anterior, con el objeto de que hubiese un mayor número de oferta. Además, propuso que en los futuros contratos que el AICM firmara con los sitios, se incluirá la rescisión de los mismos como sanción a todo aquel que manipulara el precio o segmentara el mercado. Recomendaciones que fueron adoptadas por la administración aeroportuaria, permitiendo la incorporación de nuevos sitios de taxi.²

¹ Durante el periodo comprendido entre enero y marzo 2022, el Aeropuerto Internacional atendió un total de 10 millones 202 mil 405 pasajeros con base en la *Estadística del AICM de 2022*. Visible en: <https://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/archivos/files/Estadisticas/EstadisticasMarzo2022.pdf>

² Comisión Federal de la Competencia Económica. (Octubre 2017). *Análisis de Caso. Sanción impuesta por acuerdos ilegales a taxistas acreditados en la AICM*. Visible en: <https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2017/11/AnCAs-Taxis-Ver2.pdf>

3. En general los aeropuertos optan entre dos modelos de acceso para la prestación del servicio de transporte terrestre individual de personas: a) restringido, y b) abierto. En el modelo *restringido*, los aeropuertos concesionan a una o a varias empresas el derecho de prestar el servicio. Por el contrario, el modelo *abierto* es aquel que permite la entrada de automóviles registrados y aprobados por la ciudad para recoger y transportar pasajeros desde los aeropuertos. El AICM, optó por el modelo de acceso restringido.
4. De acuerdo con la experiencia internacional, este modelo puede implicar desventajas como el otorgamiento de condiciones preferenciales para las empresas concesionadas y la exclusión discrecional de compañías para prestar el servicio de transporte de pasajeros.
5. México no fue la excepción, en 2016 la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, “COFECE”), determinó sancionar al AICM por haber incurrido en una práctica monopólica relativa, consistente en el establecimiento de distintas condiciones para agentes económicos ubicados en igualdad de condiciones.³
6. Asimismo, a pesar del aumento de empresas autorizadas de taxi y la prohibición explícita de fijar y manipular el precio del servicio de transporte de pasajeros, la COFECE resolvió el 24 de agosto de 2017, que los sitios autorizados en 2011 celebraron un acuerdo para aumentar de manera coordinada las tarifas de sus servicios, lo que constituyó una práctica monopólica absoluta (colusión).⁴ Además de la imposición de sanciones económicas, el Pleno de la COFECE resolvió dar parte de este asunto al AICM, toda vez que el contrato celebrado entre los sitios y el AICM establecía que la comisión de prácticas monopólicas absolutas era una causa grave de rescisión del contrato. Empero, el AICM nunca rescindió el contrato de los sancionados. En dicha resolución se estimó que el daño conjunto causado por las 5 agrupaciones fue de al menos 771 millones 713 mil pesos, en función de los sobrepagos que pagaron los 12 millones de usuarios del servicio de taxi entre agosto de 2011 y diciembre de 2015.⁵

Los cinco agentes económicos sancionados por la realización de prácticas monopólicas absolutas en el mercado del servicio de taxi con origen y destino al AICM en el periodo comprendido del 2011 al 2015, fueron: Porto Taxi, Sitio 300, Yellow Cab, Nueva Imagen y Confort.

³ Expediente DE-015-2013. (01 de septiembre de 2016). Disponible en “Resoluciones y Opiniones” en la página de internet de la Cofece. Visible en: <https://www.cofece.mx/cfresoluciones/docs/asuntos%20Juridicos/V167/3/3575352.pdf>

⁴ Expediente DE-009-2014. (24 de agosto de 2017). Disponible en “Resoluciones y Opiniones” en la página de internet de la Cofece. Visible en: <https://www.cofece.mx/cfresoluciones/docs/Asuntos%20Juridicos/V233/0/3915851.pdf>

⁵ Ibidem. Comisión Federal de la Competencia Económica, octubre 2017.

7. Resulta importante señalar, que a la fecha del presente punto de acuerdo operan 7 sitios de taxis autorizados por la administración del AICM. ⁶ Entre ellos, se encontrarán los mismos 5 sancionados por la COFECE en 2017.
8. De tal suerte, tanto el AICM como los servicios de transporte de pasajeros autorizados, han sido sancionados por realizar prácticas monopólicas castigadas por la Ley Federal de Competencia Económica.⁷

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

El 18 de junio de 2022, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) a través de su cuenta oficial de twitter publicó un video que contiene la siguiente descripción: *“Por tu seguridad, recuerda utilizar sólo taxis autorizados ubicados en salidas internacionales y nacionales de ambas terminales”*⁸



Posteriormente, el día 24 de junio de 2022 diversos usuarios del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México circularon a través de redes sociales un señalamiento que a la letra dice:

⁶ Sitio Oficial del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México. Recuperado el 29 de junio de 2022. Visible en: <https://www.aicm.com.mx/pasajeros/transporte/taxis>

⁷ Las prácticas monopólicas absolutas y relativas se encuentran previstas en los capítulos II y III, respectivamente, de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁸ Cuenta Oficial del AICM en Twitter. (18 de junio de 2022). Visible en: https://twitter.com/AICM_mx/status/1538265293943975936

“Prohibido prestar servicio o abordaje de pasajeros en taxis de plataforma digital, multa 43 mil pesos”⁹



Ambos anuncios, suceden durante una etapa post covid donde para lograr una recuperación económica pronta y exitosa, debe existir colaboración entre gobiernos, empresas y sociedad.

Como ya he mencionado en los antecedentes, México mantiene un marco normativo que impone obstáculos a la competencia en el servicio de taxis en todos los aeropuertos del país al operar bajo el modelo de acceso restringido mediante la concesión a unos cuantos agentes económicos del derecho exclusivo para ofrecer los servicios de transporte público privado. Situación que se agrava ante la falta de alternativas eficientes de movilidad pública masiva, como son los sistemas integrados de transporte y trenes interurbanos o metros, en casi la totalidad de las terminales aéreas del país.

Los efectos anticompetitivos de esta regulación dejan cautivo el bienestar de las y los pasajeros a los intereses económicos de los sitios autorizados por la administración del AICM, como ya sucedió en la administración del 2011¹⁰.

En lo que va de la administración federal y local, han sido reiteradas las preocupaciones del sector privado,¹¹ a la serie de regulaciones inconstitucionales y arbitrarias a las empresas que ofrecen sus productos o servicios a través de plataformas tecnológicas. Lo anterior, ha generado un impactado negativo en la economía de los negocios, de los prestadores de servicios en plataformas digitales y

⁹ El Financiero. (24 de junio de 2022). *Multarán con 43 mil pesos a conductor de uber o didi que den servicio en el AICM*. Visible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/2022/06/24/multaran-con-43-mil-pesos-a-conductores-de-uber-o-didi-que-den-servicio-en-el-aicm/>

¹⁰ Marcelo Ebrad era el Jefe de Gobierno del ese entonces Distrito Federal.

¹¹ El Economista. (03 de diciembre de 2022). *Industria rechaza impuesto de 2 % a plataformas digitales en la CDMX*. Visible en: <https://www.economista.com.mx/empresas/Industria-rechaza-impuesto-de-2-a-plataformas-digitales-en-la-CDMX-20211203-0050.html>

usuarios, y por el contrario, el gobierno en turno es quien ha recibido el beneficio directo e indirecto de estas regulaciones.

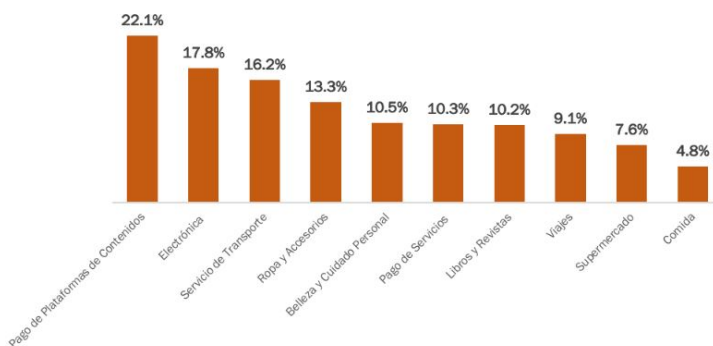
Por mencionar algunos ejemplos de como estas regulaciones han afectado a la población en general, son las siguientes:

- El impuesto de la Ciudad de México del 2% a los servicios de entrega gestionados por plataformas digitales tuvo como consecuencia el aumento de las erogaciones de los comercios, restaurantes, de plataformas de pago, de logística, de venta a domicilio y mercados en línea, entre otras plataformas intermediarias, promotoras y facilitadoras. Es decir, este aumento de costos significó el aumento en los precios para los consumidores finales, así como la afectación en los ingresos de los repartidores que trabajan en estas plataformas;
- La ampliación del impuesto de la Ciudad de México a los servicios de hospedaje gestionados por plataformas digitales en pleno proceso de recuperación económica, impactó directamente a la actividad turística de la Ciudad de México, siendo esta una de las principales actividades productivas de la Ciudad y también de las más afectadas por las medidas de confinamiento durante la pandemia por Covid-19. Es fundamental señalar que desde el 2020, las plataformas con este giro comercial registran contribuciones y retenciones fiscales.
- La imposición de un nuevo impuesto a las transmisiones en vivo de espectáculos públicos a través de medios digitales que deben pagar los organizadores o promotores de estos eventos en “línea”, sin embargo, solo tuvo como consecuencia que este gravamen fuera trasladado a las y los espectadores, aumentando el precio de los boletos.

Ahora bien, es una realidad que el uso de las plataformas digitales en México siguen en una trayectoria al alza desde su lanzamiento. En 2019, 71% de los internautas en México realizaron compras o pagos de servicios a través de una aplicación o página web. Entre estos, las aplicaciones de transporte y entrega de alimentos a domicilio ostentan una preferencia de 16.2%.¹²

¹² The competitive Intelligence Unit. (20 de enero de 2020). *Plataformas de Transporte y Comida: Adopción y Preferencia*. Visible en: <https://www.theciu.com/publicaciones-2/2020/1/20/plataformas-de-transporte-y-comida-adopción-y-preferencia>

Comercio Electrónico: Principales Productos y Servicios
(Proporción del Total de Transacciones, %)



Fuente: The Competitive Intelligence Unit, 2021

Este crecimiento en la adopción y preferencia de las aplicaciones de transporte es explicado, en parte, por el incremento en las opciones de métodos de pago y mayor seguridad en la prestación del servicio, lo que permite al usuario decidir por la forma de pago de su predilección y le brinda mayor seguridad al tener más información sobre el conductor, vehículo y la plataforma que lo respalda.

Por lo que al habilitar un mayor número de oferentes de servicios de transporte, se establecen condiciones de competencia en beneficio del pasajero porque a su arribo aéreo, el viajero tiene distintas alternativas para llegar a su destino final, las cuales compiten entre sí por ofrecer una mejor calidad a precios más bajos.

Es cierto que la razón por la que los precios de los servicios de transporte autorizados de taxi son superiores a los ofrecidos por plataformas tecnológicas, se debe a que después de haber realizado un servicio, regresan a los aeropuertos sin pasajeros, lo cual implica gastos adicionales de combustible y tiempo, consecuentemente el precio para los pasajeros. Asimismo, es cierto que estas aplicaciones provocan la reducción en el uso de servicios tradicionales de transporte como es el taxi, sin embargo, también sirven como un apoyo necesario para cubrir la demanda de pasajeros que tránsitan en el AICM. Según datos del propio AICM, durante el periodo comprendido entre enero y marzo 2022, atendió un total de 10 millones 202 mil 405 pasajeros, lo que significa que en promedio mensual, el aeropuerto atiende cerca de 3.4 millones de pasajeros.¹³ En contraste, actualmente son solo 7 las empresas autorizadas que pueden ofrecer el servicio de transporte de taxi.¹⁴

¹³ Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México. (Marzo 2022). *AICM en cifras. Marzo 2022*. Visible en: <https://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/archivos/files/Estadisticas/EstadisticasMarzo2022.pdf>

¹⁴ Sitio Oficial del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México. Recuperado el 29 de junio de 2022. Visible en: <https://www.aicm.com.mx/pasajeros/transporte/taxis>

Por lo anterior, restringir el uso de transporte privado en el AICM presenta un detrimento a la movilidad de miles de habitantes y turistas de la Ciudad de México, puesto que no solo genera tiempos excesivos de espera para acceder a un taxi, sino que también se les restringe su derecho a elegir el tipo de movilidad que mejor se adapte a sus necesidades y presupuesto, sin mencionar que genera incentivos para generar prácticas de competencia desleal.

Asimismo, es fundamental señalar que contrario al derecho constitucional de acceso universal a las tecnologías de la información y comunicación, la administración del AICM restringe el libre acceso, uso y disfrute de los beneficios de la tecnología, injerendo de manera arbitraria sobre el uso de soluciones tecnológicas que facilitan la conexión entre pasajeros y conductores para el traslado hacia o desde el aeropuerto de forma rápida, accesible y segura.

Por lo anteriormente señalado, resulta claro que:

- El AICM tiene un modelo de acceso restringido para los servicios de transporte, lo que en la experiencia internacional generará la exclusión discrecional de compañías para la prestación de este servicio;
- La administración del AICM ha permitido y realizado prácticas monopólicas sancionadas por Ley Federal de Competencia Económica;
- Que en estricto derecho, el AICM debió recindir el contrato de 5 de los 7 taxis autorizados a la fecha por el alza coordinada de los precios durante 2011-2015;
- La restricción a las y los miles de viajeros en el uso de plataformas digitales de transporte constituyen barreras competitivas e impiden el principio de libre competencia;
- La diversificación de la oferta de transporte establecen condiciones de competencia en beneficio del pasajero porque a su arribo aéreo, el viajero tiene distintas alternativas para llegar a su destino final, las cuales compiten entre sí por ofrecer costos competitivos en condiciones de calidad y seguridad;
- Los servicios de transporte por medio de plataformas digitales son necesarios para cubrir la demanda de miles de turistas nacionales e internacionales que transitan en el AICM;
- Que la restricción de los servicios de transporte por medio de plataformas digitales restringe el derecho constitucional de los ciudadanos al uso, goce y disfrute de los beneficios de la tecnología.

De tal suerte, que conforme al *Plan Estratégico de la Cofece 2022-2025*, publicó en el Diario Oficial de la Federación¹⁵ el inicio de una investigación para identificar y, en su caso, determinar la probable

¹⁵ Diario Oficial de la Federación. (30/06/2022). EXTRACTO del Acuerdo por el que la Comisión Federal de Competencia Económica inicia la investigación, identificada bajo el número de expediente IEBC-003-2022, en el mercado nacional de autotransporte federal de pasajeros que utiliza terminales para el ascenso y descenso

existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia, así como de posibles insumos esenciales en el mercado nacional de autotransporte federal de pasajeros que utiliza terminales para el ascenso y descenso de pasajeros, y servicios relacionados, ante “hallazgos de elementos iniciales que hacen suponer la ausencia de condiciones de competencia efectiva en este mercado”.

Finalmente, es momento de reconocer la esencialidad que tienen estos bienes y servicios de plataformas digitales para las actividades productivas, educativas, culturales, sociales, entre otras, de individuos, hogares y empresas del país, a partir de la generación de condiciones para que puedan participar en las actividades económicas del país.

En el caso concreto del servicio de transporte ofrecido por plataformas digitales en aeropuertos, la solución más allá de su prohibición y restricción, es encontrar alternativas para que puedan congeniar su servicio con el de los sitios de taxi autorizados, como por ejemplo, cobrarles una cuota que otorgue el derecho de acceso al aeropuerto para prestar su servicio.¹⁶

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 6 reconoce el derecho de acceso a las tecnologías de la información y comunicación, así como a los servicios de radiodifusión y telecomunicaciones, incluido el de banda ancha e internet.

SEGUNDO. De igual forma, la Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 6 apartado B fracción II señala que en materia de telecomunicaciones el Estado deberá garantizar que sean prestados en condiciones de competencia, calidad, pluralidad, cobertura universal, interconexión, convergencia, continuidad, acceso libre y sin injerencias arbitrarias.

TERCERO. Que el artículo 8 apartado C de la Constitución Política de la Ciudad de México establece el derecho a la ciencia y a la innovación tecnológica, señalando para tal efecto que el Gobierno de la Ciudad y las autoridades impulsarán y garantizarán el libre acceso, uso y desarrollo de la ciencia, la tecnología y la innovación, así como a disfrutar de sus beneficios.

de pasajeros, y servicios relacionados, con el fin de determinar la probable existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia y/o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos.

¹⁶ Al respecto, esta cuota (*trip fee*) puede ser dinámica y utilizarse para ajustar la oferta del servicio de acceso. En este sentido, ante un exceso de oferta de taxis podría establecerse una tarifa más alta por el acceso a los aeropuertos a fin de evitar largas filas de taxis que ocasionen, por ejemplo, embotellamientos u otras dificultades logísticas. En condiciones de baja oferta (por ejemplo: días feriados y vuelos nocturnos) la tarifa de acceso podría ajustarse a la baja con el objeto de que los usuarios cuenten con unidades disponibles. Los siguientes son ejemplos de modelos para el cobro de cuotas: i) pago automático a través de “tags”; ii) pago de boleto en casetas de cobro; iii) prepago mensual o anual por el acceso; entre otros.

CUARTO. Que el mismo artículo antes citado de la Constitución Política de la Ciudad de México señala que las autoridades en el ámbito de sus competencias, fortalecerán y apoyarán, la generación, ejecución y difusión de proyectos de investigación tecnológica, así como la vinculación de éstos con los sectores productivos, sociales y de servicios, a fin de resolver problemas y necesidades de la Ciudad, contribuir a su desarrollo económico y social, elevar el bienestar de la población; asimismo, señala que se estimulará el establecimiento de empresas tecnológicas, así como la inversión en ciencia, tecnología e innovación, en los sectores social y privado en la Ciudad de México.

QUINTO. Que el artículo 52 de la Ley Federal de Competencia Económica señala que están prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones ilícitas y las barreras que, en términos de esta Ley, disminuyan, dañen, impidan o condicionen de cualquier forma la libre concurrencia o la competencia económica en la producción, procesamiento, distribución o comercialización de bienes o servicios.

SEXTO. Que el artículo 3 fracción IV de la Ley Federal de Competencia Económica señala que se considera barrera a la competencia y a la libre concurrencia cualquier característica estructural del mercado, así como hechos o actos de agentes económicos que impidan el acceso de competidores, limiten su capacidad para competir o distorsionen el proceso de competencia y que puede haber barreras por la existencia de disposiciones jurídicas de cualquier orden de gobierno que indebidamente impidan o distorsionen dicho proceso.

SÉPTIMO. Que de conformidad con los artículos 6 fracciones I, III y VIII, 10, 14, 15, 20, 21, 25, 48 fracción III y demás relativos de la Ley de Aeropuertos; corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, de acuerdo a las necesidades del país, para lo cual podrá; otorgar concesiones y permisos, así como autorizaciones en los términos de esta Ley, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación, terminación o revocación, así como fijar las bases para la prestación eficiente, competitiva y no discriminatoria de los servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales

Que de conformidad con el artículo 13 fracción XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de este Congreso, comunicarse con los otros Órganos Locales de Gobierno, los Órganos Autónomos Locales y Federales, los Poderes de la Unión o las Autoridades o poderes de las entidades federativas, por conducto de su Mesa Directiva, la Junta o sus órganos internos de trabajo, según el caso, de conformidad con lo que dispongan las leyes correspondientes.

OCTAVO. Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 5 fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los diputados iniciar leyes y decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, me permito someter a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México, como un asunto de urgente y obvia resolución la siguiente propuesta con:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A VIGILAR, VERIFICAR E INSPECCIONAR QUE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO S.A. DE C.V. NO INCURRA EN PRÁCTICAS MONOPÓLICAS PROHIBIENDO LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO O ABORDAJE DE PASAJEROS EN TAXIS DE PLATAFORMAS DIGITALES, EN SU CASO DAR VISTA A LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA PARA LA PFEVENCIÓN DE POSIBLES CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS.

SEGUNDO. SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A ESTABLECER MESAS DE TRABAJO CON LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y LOS REPRESENTANTES DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TAXI A EFECTO DE ELIMINAR LA PROHIBICIÓN PARA LA PRESTACIÓN DE DICHOS SERVICIOS AL INTERIOR DE LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO, PREVIO ACUERDO DE LAS TARIFAS Y CONDICIONES BAJO LAS CUALES SE PODRÁN PRESTAR DICHOS SERVICIOS EN CONDICIONES EFICIENTES Y COMPETITIVAS EN BENEFICIO DE LOS USUARIOS.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 10 días del mes de agosto de 2022.

ATENTAMENTE



**DIPUTADA FRIDA JIMENA GUILLÉN ORTIZ
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**