COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Descripción: Versión pública de la Versión Estenográfica de la décimo primera sesión ordinaria del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica celebrada el dieciséis de marzo de dos mil diecisiete.

Agente Económico: No aplica.

Fecha de clasificación: ocho de mayo de dos mil diecisiete.

Número de acta de clasificación: COT-015-2017.

Unidad Administrativa: Secretaría Técnica.

Tipo de clasificación Información confidencial, toda vez que las secciones testadas contienen (i) información y datos sobre hechos y actos de carácter económico, comercial, estratégico jurídico y contable de diversos agentes económicos, que pudieran resultar útiles a terceros, incluyendo a sus respectivos competidores, y cuya divulgación podría generar un daño en su posición competitiva; (ii) información sobre la capacidad económica de diversos agentes económicos; (iii) datos personales que requieren autorización de sus titulares para su divulgación e Información reservada, y (iv) información concerniente a una persona física identificada o identificable. Se considera que una persona es identificable cuando su identidad pueda determinarse directa o indirectamente a través de cualquier información.

Periodo de Reserva: No aplica.

Ampliación del periodo de Reserva: No aplica.

Fundamento legal: Artículos 3, fracción IX de la Ley Federal de Competencia Económica;[1] 3, fracciones II y XXI, 23, 24, fracciones V, VI y XIV, 100, 106, fracción III, 107, 109 y 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;[2] 1, 5, 11, fracción V, VI y XVI, 65, fracción II y IX, 97, 98, fracción III, 104, 105, 106, 113, 119 y 120 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública;[3] 3, fracción IX, de la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados[4]; Primero, Segundo, fracciones I, XVI y XVIII, Cuarto, Séptimo, fracción III, Octavo, Trigésimo Octavo, Cuadragésimo, Quincuagésimo Primero, Quincuagésimo Segundo, Quincuagésimo Sexto, Quincuagésimo Séptimo, Quincuagésimo Octavo, Sexagésimo, Sexagésimo Primero, Sexagésimo Segundo, Sexagésimo Tercero, y transitorios Cuarto y Sexto de los LINEAMIENTOS;[5]

Información que se clasifica: Páginas 3, 4, 6-10 y 38p

Titular de la Unidad Administrativa	Responsable del resguardo de la información
Sergio López Rodríguez **Secretario Técnico**	**Sindy Evelin Zamora Salas** **Subdirectora de área, servidor público**

Fecha de desclasificación:

Rúbrica y cargo del servidor público que desclasifica:

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

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

11ª. SESIÓN ORDINARIA DEL PLENO, CELEBRADA EL DIECISÉIS DE MARZO DE DOS MIL DIECISIETE

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Jesús Ignacio Navarro Zermeño (JINZ): Buenos días, el día de hoy dieciséis de marzo del dos mil diecisiete, celebramos la décimo primera sesión ordinaria del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica.

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

En la sala estamos reunidos todos los Comisionados, con excepción de la Comisionada Presidenta Alejandra Palacios Prieto, que se encuentra representando a la Comisión en un evento internacional. Por tal motivo la sustituyo en sus funciones y me corresponde presidir esta reunión de Pleno en términos del artículo 19 de la Ley Federal de Competencia Económica. Yo soy Jesús Ignacio Navarro Zermeño.

También se encuentra en este recinto el Secretario Técnico para dar fe de la presente sesión. Les pido por favor a todos digan su nombre al micrófono para que quede constancia de su presencia recordando que existe una vacancia.

Brenda Gisela Hernández Ramírez.
Benjamín Contreras Astiazarán.
Sergio López Rodríguez.
Eduardo Martínez Chombo.
Martín Moguel Gloria.

Muchas gracias.

Para iniciar daré lectura al orden del día para exponer los asuntos que se van a tratar en la sesión del día de hoy.

Primero es la presentación, discusión y, en su caso aprobación del acta correspondiente sesión ordinaria número nueve del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica celebrada el dos de marzo de dos mil diecisiete.

Segundo, la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre West Merger Sub, Inc., y Time Warner Inc. Expediente CNT-006-2017.

Tercero, presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre RLH Properties, S.A.B. de C.V., y Obrascón Huarte Laín Desarrrollos, S.L. Expediente CNT-011-2017.

Cuarto, presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Compañía Procter & Gamble México, S. de R.L. de C.V., y D.I. Metropolitano, S.A.P.I de C.V. Expediente CNT-020-2017.

Quinto, presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Al Green B.V., Al Green 2 B.V., e Intercap Holdings, S.A.P.I de C.V. Expediente CNT-029-2017.

Sexto, presentación, discusión y, en su caso, resolución de la propuesta de medidas correctivas presentadas por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. dentro del expediente IEBC-001-2015.

Séptimo, presentación, discusión y, en su caso, resolución en cumplimiento a la sentencia dictada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que concedió el amparo en contra de la resolución emitida por el Pleno de la extinta Comisión Federal de Competencia Económica el veinte de agosto de dos mil trece en el expediente DE-024-2010 y acumulado.

Octavo. Asuntos Generales. Tenemos dos, la solicitud de calificación de excusa presentada el diez de marzo del año en curso por la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez para conocer y pronunciarse en el expediente DE-009-2016.

[Segundo] presentación, discusión y, en su caso, aprobación del acuerdo por el que se ordena al Secretario Técnico el emplazamiento a diversas personas físicas con el dictamen de probable responsabilidad, de conformidad con los artículos 78, fracción I y 80 de la Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el Diario Oficial de la Federación el veintitrés de mayo de dos mil catorce. Expediente DE-009-2016.

Leído el orden del día les pregunto si ¿están de acuerdo con esta agenda o desean eliminar o agregar algún punto?

Como es costumbre, cuando no se encuentran todos los Comisionados, el punto uno del orden del día que trata sobre la aprobación del acta correspondiente, solicito a los compañeros posponerla para otra sesión cuando estemos todos presentes.

¿Alguien está en contra?

Se pospone entonces la… el punto uno del orden del día y pasamos al segundo punto del orden de día que es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre West Merger Sub, Inc., y Time Warner Inc. Expediente CNT-006-2017, del cual yo soy ponente, por lo cual un servidor hará la ponencia de ese asunto.

El expediente CNT-006-2017 es una operación que consiste en la adquisición de Time Warner Inc. por parte de AT&T Inc., en el cual West Merger Sub Inc., una subsidiaria al [redacted] de AT&T, será fusionada con Time Warner, subsistiendo Time Warner como sociedad fusionante y como subsidiaria al [redacted] de AT&T.

Como resultado de la operación, las subsidiarias mexicanas de Time Warner pasarán a ser propiedad de AT&T.

Las partes... como antecedentes, las partes notificaron la operación tanto en el Instituto Federal de Telecomunicaciones como en la Cofece, para ser resuelto en sus respectivos ámbitos de competencia.

El Pleno del IFT se declaró competente para conocer y resolver la operación notificada en su totalidad, esto es incluyendo los mercados correspondientes a esta Comisión, por lo cual solicitó el expediente de la concentración notificada por AT&T y Time Warner a esta Comisión.

El Pleno de esta Comisión resolvió que es competente para conocer la operación en los términos que fue notificada y remitió el expediente al Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, para que fijara la competencia correspondiente en términos de lo señalado en el segundo párrafo del artículo 5 de la Ley Federal de Competencia Económica.

El dos de marzo de dos mil diecisiete el Tribunal resolvió que "(...) *Corresponde tanto al Instituto Federal de Telecomunicaciones como a la Comisión Federal de Competencia Económica, en sus respectivas competencias, el conocimiento de la concentración en los términos en que les fueron notificadas, tal como lo sostiene la Comisión Federal de Competencia Económica.*" Esto fue una cita textual por lo cual se procede a ver esta concentración.

El Adquirente AT&T es una sociedad pública estadounidense que cotiza en la bolsa de valores de Nueva York, que es controladora de acciones de empresas que proveen servicios de telecomunicaciones y servicios digitales de entretenimiento en Estados Unidos.

En México, AT&T es titular de concesiones para la prestación de servicios móviles y se enfoca en la prestación de servicios de telecomunicaciones móviles de voz y datos y, también, servicios globales de telecomunicaciones a clientes empresariales multinacionales.

Todas las actividades de AT&T en México se llevan a cabo en los sectores de telecomunicaciones y radiodifusión.

AT&T SPV es una sociedad de propósito específico, constituida por AT&T para [redacted]

** Fundamento legal: Artículo 113, fracción III de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 118 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública Artículo 3, fracción IX de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información entregada con el carácter de confidencial a la Comisión Federal de Competencia Económica, teniendo derecho a ello, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 0 párrafo (s), 0 renglón (es), 6 palabra (s) y 2 cantidad (s).

Time Warner que es el objeto de esta operación, es una sociedad pública estadounidense que cotiza en la bolsa de valores de Nueva York, que se dedica a los medios y entretenimiento a nivel global y cuenta con 3 divisiones operativas:

- Turner: que consiste en canales para proveedores de servicios de televisión y audio restringido y propiedades en medios digitales.

- HBO: consistente en canales de televisión y audio restringido y otros servicios de programación distribuidas a través de plataformas de medios tradicionales y no tradicionales.

- Warner Bros: consiste principalmente en la producción y distribución mayorista de contenidos cinematográficos, series de TV y videojuegos.

Time Warner participa en el licenciamiento mayorista de: i) obras cinematográficas; ii) propiedad intelectual para productos; y iii) publicaciones y coleccionables de historietas. Asimismo, participa en la distribución mayorista de: i) contenidos audiovisuales para entretenimiento en el hogar en formatos físicos y digitales; ii) videojuegos en formatos físicos; y iii) licencias de los mismos para distribución minorista en formatos digitales.

En México, Time Warner es propietaria al [redacted] de Coyoacán Films, S.A. de C.V., y de manera indirecta de cinco sociedades:

- Turner International México, S.A. de C.V.
- Warner Home Video México, S.A. de C.V.
- Warner Home Video Service Company, S.A. de C.V.
- HBO Ole Marketing Services, S. de R.L. de C.V.
- Mexico Channels Advertising Services, S. de R.L. de C.V.

La operación actualiza la fracción II del artículo 86 de la Ley Federal de Competencia Económica.

La Comisión es competente para analizar la operación respecto del licenciamiento mayorista de: i) obras cinematográficas; ii) propiedad intelectual para productos; iii) publicaciones y coleccionables de historietas, así como de la distribución mayorista de: i) contenidos audiovisuales para entretenimiento en el hogar en formatos físicos y digitales; ii) videojuegos en formatos físicos; y iii) licencias para los mismos para distribución minorista en formatos digitales.

Al respecto, las partes señalaron que AT&T no participa en actividades iguales, similares o sustancialmente relacionadas con aquellas de Time Warner en México. Por lo cual, se considera que la operación representa la entrada de AT&T en las actividades señaladas.

** Fundamento legal: Artículo 113, fracción III de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública Artículo 3, fracción IX de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información entregada con el carácter de confidencial a la Comisión Federal de Competencia Económica, teniendo derecho a ello, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 0 párrafo (s), 0 renglón (es), 0 palabra (s) y 1 cantidad (s).

Time Warner realiza ciertas actividades con impacto en el sector de telecomunicaciones y radiodifusión, tales como el otorgamiento de licencias mayoristas de contenidos audiovisuales para proveedores de Servicios de Televisión Audio Restringido, los cuales no son objeto del presente análisis.

Se considera que la operación no tendrá efectos contrarios a la competencia y libre concurrencia por lo que respecta a los mercados que mencionamos arriba, el licenciamiento mayorista de: i) obras cinematográficas; ii) propiedad intelectual para productos; y iii) publicaciones y coleccionables de historietas, por un lado y por el otro, la distribución mayorista de: i) contenidos audiovisuales para entretenimiento en el hogar en formatos físicos y digitales; ii) videojuegos en formatos físicos; y iii) licencias de los mismos para distribución minorista en formatos digitales.

Esta Comisión no se pronuncia sobre el resto de las actividades que la operación podría incluir, más que las notificadas por las partes.

Mi recomendación a este Pleno es autorizar y señalar expresamente en la resolución, que esta determinación es independiente de aquella que deban adoptar otras autoridades que sean competentes, entre ellas el Instituto Federal de Telecomunicaciones.

Pongo a su consideración esta ponencia.

No sé si alguno tenga algún comentario.

De no haber comentarios, le preguntaría al Secretario Técnico si ¿la Comisionada Presidenta dejo su voto por escrito?

Sergio López Rodríguez (SLR): Sí Comisionado Presidente, la Comisionada Alejandra Palacios Prieto dejo su voto por escrito. Emite tal voto en el sentido del proyecto de resolución.

JINZ: Muy bien.

Si nadie más tiene comentarios, sujetaría la votación de este asunto a favor, por favor alcen su mano.

Muchas gracias.

Secretario Técnico, por unanimidad se autoriza la concentración de la CNT-006-2017.

Como segundo punto del orden del día tenemos la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre RLH Properties, S.A.B. de C.V., y Obrascón Huarte Laín Desarrrollos, S.L. Expediente CNT-011-2017, cuyo ponente es la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez.

Brenda Gisela Hernández Ramírez (BGHR): La operación que fue notificada es la asociación entre RLH Properties, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, RLH) y Obrascón Huarte Laín Desarrollos, S.L. (en lo sucesivo, OHLD), para participar en ciertas sociedades que actualmente son propiedad directa e indirecta de OHLD. Para ello, RLH adquirirá:

i) Hasta el [redacted] de acciones representativas del capital de OHLD México, que actualmente son [redacted] OHLD y de esta forma, OHLD podría [redacted] participación en OHLD México hasta el [redacted]

Derivado de ello, RLH estaría adquiriendo hasta el [redacted] de ciertas subsidiarias de OHLD México, así como de sus subsidiarias, que son las Sociedades Mayakoba. (vienen descritas en la ponencia específico cuáles son); y por otra parte, podría adquirir hasta el [redacted] de las acciones representativas del capital de: i) una sociedad nueva que será propiedad indirecta de OHDL (NewCo, en lo sucesivo), y ii) OHLD México (que en su conjunto, las Sociedades Objeto).

Previo al cierre de la operación, se realizará una reestructura por medio de la cual NewCo (la sociedad nueva) adquirirá un porcentaje accionario en ciertas subsidiarias de OHLD México. En la ponencia vienen los esquemas de esta restructuras y por lo anterior, OHLD y RLH serán socios en NewCo y OHLD de México y tendrán participación conjunta en las Sociedades Mayakoba, las cuales actualmente son propiedad de OHLD México.

El Contrato de Compraventa incluye una cláusula de no competencia entre co-inversionistas, que se resume en lo siguiente:

[redacted]

Además, está delimitada a un radio de [redacted] kilómetros a la redonda el desarrollo turístico Mayacoba.

Las Partes:

La Compradora es RLH, es una sociedad que cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores, dedicada a la adquisición y desarrollo de activos hoteleros, es propietario de hoteles sin participar en su operación diaria y su única operación comercial es ser propietaria del [redacted] del Hotel Four Seasons de la Ciudad de México.

** Fundamento legal: Artículo 113, fracción III de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública Artículo 3, fracción IX de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información entregada con el carácter de confidencial a la Comisión Federal de Competencia Económica, teniendo derecho a ello, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 3 párrafo (s), 0 renglón (es), 4 palabra (s) y 5 cantidad (s).

OHL, es una sociedad española que se dedica a la construcción de todo tipo de obras civiles y de edificación y OHLD, es una sociedad española cuyo objetivo principal es impulsar proyectos relacionados con el sector turístico hotelero.

El objeto, OHLD México, es una sociedad mexicana que se dedica a diseñar, desarrollar y comercializar todo tipo de proyectos inmobiliarios, incluyendo conjuntos turísticos, comerciales, habitacionales e industriales. Su única actividad actualmente ser tenedora de acciones de las Sociedades Mayakoba, las cuales son propietarias y prestan servicios al desarrollo turístico Mayakoba, el cual se encuentra ubicado en la Riviera Maya y está compuesto por el Hotel Rosewood, el Hotel Fairmont, el Hotel Banyan Tree, el Hotel Andaz, un campo de golf y desarrollos residenciales.

La operación actualiza la fracción I del artículo 86 [de la Ley Federal de Competencia Económica], toda vez que el monto de la contraprestación es superior a 18 millones de veces la Unidad de Medida y Actualización.

La única actividad comercial de RLH (como se mencionó) es la que tiene en el Hotel Four Seasons de la Ciudad de México y pretende desarrollar en la Riviera Nayarit [redacted]

Como resultado de la operación, RLH adquirirá una participación [redacted] en las Sociedades Mayakoba y, por ende, en el desarrollo turístico ya referido

Las Partes señalan que RLH [redacted]

Por lo anterior, la operación notificada no conlleva ningún traslape y, por tanto, no modificará la estructura del mercado del servicio de prestación de servicios de hotelería en la Riviera Maya. Tampoco se encuentra una coincidencia en cualquier otra localidad. De esta forma, la coinversión entre ambas empresas no implica ningún riesgo de coordinación en otros mercados.

Con relación a la cláusula de no competencia, se considera que esta se encuentra dentro de los parámetros utilizados por la Comisión para determinar que no afecta la competencia y la libre concurrencia, toda vez que: [redacted] adecuado (por lo general), en anteriores resoluciones de la Comisión.

** Fundamento legal: Artículo 113, fracción III de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública Artículo 3, fracción IX de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información entregada con el carácter de confidencial a la Comisión Federal de Competencia Económica, teniendo derecho a ello, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 0 párrafo (s), 8 renglón (es), 14 palabra (s) y 0 cantidad (s).

Por ende, se considera que la operación notificada tendría pocas posibilidades de dañar el proceso de competencia y la libre concurrencia y el sentido de la resolución es autorizarla.

Gracias.

JINZ: Muchas gracias, Comisionada Hernández.

¿Alguien tiene algún comentario sobre la ponencia o quisiera tomar la palabra?

De no existir... Secretario Técnico, ¿la Comisionada Presidenta dejó su voto por escrito?

SLR: Sí, Comisionado Presidente, la Comisionada Alejandra Palacios Prieto emite tal voto en el sentido del proyecto de resolución.

JINZ: Muchas gracias, entonces preguntaría sino hay más comentarios, ¿quién está de acuerdo con el proyecto de resolución que nos presenta la Comisionada Hernández?

Por unanimidad, Secretario Técnico, que quede constancia que esta concentración se autoriza por unanimidad.

El siguiente punto del orden del día, es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre la Compañía Procter & Gamble México, S. de R.L. de C.V., y D.I. Metropolitano, S.A.P.I de C.V. Expediente CNT-020-2017.

Cedo la palabra al Comisionado Ponente, Eduardo Martínez Chombo.

Eduardo Martínez Chombo (EMC): Muchas Gracias.

Esta operación tiene como antecedente la operación radicada en el expediente CNT-132-2016 que esta Comisión autorizó para que Desarrolladora Oruo, S.A. de C.V. adquiriera un inmueble, propiedad de (precisamente) Compañía Procter & Gamble México, S. de R.L. de C.V; sin embargo, posteriormente, esas dos sociedades notificaron a esta Comisión que no iban a realizar dicha operación.

La operación que está radicada en este expediente, que es la que se pone a discusión, es la CNT-020-2017. En esta operación, interviene [redacted] (en adelante DIM), quién [redacted] un bien inmueble, propiedad de Compañía Procter & Gamble México, S. de R.L. de C.V.

La operación actualiza la fracción I del artículo 86 de la Ley Federal de Competencia Económica y no se incluye en la operación, cláusula de no competir.

El [redacted] DIM es una sociedad mexicana, dedicada a la compra, venta, enajenación o transmisión de bienes muebles o inmuebles; además, es subsidiaria indirecta de [redacted]

** Fundamento legal: Artículo 113, fracción III de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Artículo 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública Artículo 3, fracción IX de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información entregada con el carácter de confidencial a la Comisión Federal de Competencia Económica, teniendo derecho a ella, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 0 párrafo (s), 0 renglón (es), 18 palabra (s) y 0 cantidad (s).

[redacted] por su parte es una sociedad pública mexicana, dedicada al desarrollo, inversión, comercialización y operación de centros comerciales, oficinas corporativas y naves industriales.

Por la parte vendedora, Procter & Gamble es una empresa mexicana, dedicada a la comercialización de bienes de limpieza, aseo personal, belleza, alimenticios, farmacéuticos, hojas de afeitar, baterías alcalinas, entre otros.

El objeto de la operación es un bien inmueble usado como oficinas, que se ubica en [redacted]

Este bien inmueble contiene espacios de oficinas, las cuales son usadas por el propietario (P&G) y, por ende, no son parte de la oferta de espacios de oficinas en la Ciudad de México. Por otra parte, DIM señala que [redacted] Con dicho cambio, la operación implicaría la generación de nueva oferta (en este caso, para uso habitacional).

Aun cuando [redacted] a través de [redacted] decidiera no cambiar el uso del bien inmueble, las partes no coinciden en el arrendamiento de espacios para uso de oficinas de la misma clase en la Ciudad de México y bueno, anteriormente ha habido varias discusiones acerca del arrendamiento de espacios para uso de oficinas y habitacional y otro tipo de usos no son sustitutos entre si por sus diferentes características que tienen, además de que se dividen en diferentes clases y dependiendo la clase son sus características y además, ya se ha señalado que el arrendamiento para espacios para uso de oficina tiene un alcance local.

Por lo anterior, se considera que la operación notificada, en caso de realizarse, tendría pocas posibilidades tener por objeto o efecto obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia o la competencia económica por lo que la recomendación al Pleno es autorizar esta operación.

Muchas Gracias.

JINZ: Muchas Gracias, Comisionado Martínez.

Preguntaria ¿si alguien tiene algún comentario a la ponencia?

De no ser éste el caso, le preguntaria al Secretario Técnico si ¿la Comisionada Presidenta dejo por escrito su voto?

SLR: Sí, Comisionado Presidente, la Comisionada Alejandra Palacios Prieto emite su voto en el sentido del proyecto de resolución.

JINZ: Muy bien, muchas gracias.

Preguntaría entonces, ¿quién está de acuerdo con el proyecto de resolución que nos presenta el Comisionado Martínez Chombo?

** Fundamento legal: Artículo 113, fracción III de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 113 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública Artículo 3, fracción IX de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información entregada con el carácter de confidencial a la Comisión Federal de Competencia Económica, teniendo derecho a ello, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 0 párrafo (s), 2 renglón (es), 10 palabra (s) y 0 cantidad (s).

Secretario Técnico, que quede constancia que por unanimidad esta concentración se autoriza.

Pasaremos entonces al siguiente punto del orden del día que es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Al Green B.V., Al Green 2 B.V., e Intercap Holdings, S.A.P.I de C.V. Expediente CNT-029-2017.

Cedo la palabra al Comisionado Ponente, Benjamín Contreras Astiazarán.

Benjamín Contreras Astiazarán (BCA) Muchas gracias, Comisionado Presidente.

Como se mencionó, el expediente es el CNT-029-2017.

La operación notificada es la suscripción por parte de Al Green y Al Green 2 B.V., subsidiarias indirectas de Advent International Corporation (denominado como Advent International), través de Al Green B.V. (denominado como Al Green) y Al Green 2 B.V. (denominado como Al Green 2) de hasta el [redacted] del capital social de Invercap Holdings, S.A.P.I. de C.V. (denominado como Invercap), a través de un aumento de capital social.

Esta operación fue notificada en términos de lo dispuesto en los artículos 86, fracción I, y el artículo 87 de la Ley Federal de Competencia Económica. No incluye cláusulas de no competencia.

Advent International es una sociedad estadounidense que se dedica a la administración de fondos de capital privado, que realizan inversiones en sectores tales como productos de consumo, salud, finanzas, productos industriales, ventas al por menor, tecnologías de la comunicación, comunicaciones e internet. En México, realiza inversiones en la industria agroquímica, la administración de fondos para el retiro, servicios funerarios y servicios financieros.

Al Green y Al Green 2 son sociedades de los Paises Bajos, [redacted]

Invercap es una sociedad mexicana controladora de un grupo que los promoventes denominaron Invercap, el cual ofrece servicios financieros en el mercado de pensiones y de fondos de ahorro para el retiro a través de Afore Invercap, S.A. de C.V., y de diversas Sociedades de Inversión especializadas en fondos de ahorro para el retiro. Los promoventes informaron que, para su operación, Invercap tiene varias subsidiarias, algunas de las cuales proveen al grupo de servicios complementarios.

De acuerdo con la información proporcionada por las partes, Advent International [redacted]

** Fundamento legal: Artículo 113, fracción III de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Artículo 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública Artículo 3, fracción IX de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información entregada con el carácter de confidencial a la Comisión Federal de Competencia Económica, teniendo derecho a ello, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 0 párrafo (s), 4 renglón (es), 3 palabra (s) y 1 cantidad (s).

En virtud de lo anterior, se considera que esta operación tiene pocas posibilidades de afectar la competencia y la libre concurrencia y por lo tanto, mi recomendación a este Pleno es autorizar la operación notificada.

Muchas Gracias.

JINZ: Gracias, Comisionado.

Preguntaría al Secretario Técnico si ¿la Comisionada Presidenta dejo por escrito su voto por escrito?

SLR: Sí, Comisionado Presidente, la Comisionada Alejandra Palacios Prieto emite su voto en el sentido del proyecto de resolución.

JINZ: ¿Alguien tiene algún comentario respecto a esta ponencia?

Si no hubiese comentarios, les preguntaría, ¿quién está de acuerdo con el proyecto de resolución que nos presenta el Comisionado Contreras?

Secretario Técnico, que quede constancia que por unanimidad de votos esta concentración se autoriza.

El siguiente punto del orden del día es la resolución de la propuesta de medidas correctivas presentadas por Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México dentro del expediente IEBC-001-2015.

Yo soy el ponente de este asunto y la Comisionada Hernández va a salir de la sala, dado que esta excusada de este asunto.

Muchas gracias.

Este es un asunto es bastante largo, por lo cual les pido su comprensión y de hecho voy a intentar resumir lo máximo posible, aunque les advierto que me voy a tardar un "poquitín" en la lectura de las...

Muy bien, el cinco de febrero de dos mil quince, el titular de la Autoridad Investigadora emitió el acuerdo por el cual se inició la investigación de oficio identificada con el expediente IEBC-001-2015 en el mercado de provisión de los servicios de transporte aéreo que utilizan el Aeropuerto para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue, a fin de determinar la probable existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que pueda generar efectos anticompetitivos.

El extracto del acuerdo de inicio se publicó en el Diario Oficial de la Federación el dieciséis de febrero de dos mil quince.

El dieciocho de febrero de dos mil dieciséis, el titular de la Autoridad Investigadora emitió el acuerdo de conclusión de la investigación, el cual se publicó por lista ese mismo día.

El diecinueve de febrero de dos mil dieciséis, el titular de la Autoridad Investigadora emitió el Dictamen Preliminar, mediante el cual señaló que existían elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el Mercado Investigado que genera efectos anticompetitivos, por lo cual se propusieron medidas correctivas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente de este Mercado.

Adicionalmente, mediante el Dictamen Preliminar se acordó: (i) notificar, mediante publicación en el Diario Oficial, el extracto del "DP" [Dictamen Preliminar] a quienes pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas mediante el dictamen.

Mediante escrito presentado el veintiséis de enero de dos mil diecisiete, el AICM presentó el escrito de medidas mediante el cual propuso las medidas que considera idóneas y económicamente viables para dar respuesta a las recomendaciones señaladas en el dictamen preliminar. Dicho escrito incluye como anexos, el proyecto de reforma al reglamento de la Ley de Aeropuertos y un proyecto de bases.

También, mediante escrito de medidas, el AICM solicitó dar trámite a las medidas propuestas, suspender el procedimiento tramitado en el expediente, aceptar las medidas propuestas en el momento procesal oportuno y terminar anticipadamente este procedimiento.

Mediante acuerdo del veintiséis de enero de dos mil dieciséis, entre otras cuestiones, se tuvo por recibida la propuesta de medidas. En consecuencia, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 94, fracción VII de la Ley Federal de Competencia Económica, se suspendió el procedimiento correspondiente a este expediente a partir de la fecha de emisión de dicho acuerdo.

Mediante acuerdo de treinta y uno de enero de dos mil diecisiete, se previno al AICM para que presentara diversas aclaraciones a efecto de que la COFECE pudiera analizar y evaluar si las medidas propuestas por AICM son idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados mediante el Dictamen Preliminar.

Mediante el escrito de aclaraciones presentado el nueve de febrero de dos mil diecisiete, AICM presentó información y realizó diversas manifestaciones en relación con su propuesta de medidas y las aclaraciones solicitadas mediante acuerdo de treinta y uno de enero de dos mil diecisiete. Asimismo, presentó el Nuevo Proyecto de Bases y solicitó, entre otras cuestiones, dejar sin efectos el Proyecto de Bases presentado como anexo en el escrito de veintiséis de enero de dos mil diecisiete.

En términos de lo establecido en el articulo 94, el Secretario Técnico envió y presentó por correo electrónico ante el Pleno el Dictamen de la Secretaría Técnica de la COFECE respecto de las medidas correctivas presentadas dentro del Expediente.

En mi propuesta de resolución que les envíe con anticipación, pueden ver todo el texto completo dado que me he estado saltando algunos párrafos, pero espero que hayan tenido oportunidad de revisar el documento y puedan más o menos ir en la relatoría que están haciendo.

De conformidad... en las consideraciones de derecho de esa propuesta de resolución que envíe, de conformidad con los elementos de convicción y los razonamientos incluidos en el dictamen, la Autoridad Investigadora concluyó que existen elementos para determinar preliminarmente la existencia de un insumo esencial en el mercado investigado que genera efectos anticompetitivos, por lo cual propuso medidas correctivas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del Mercado Investigado.

De acuerdo con el DP, existe un Insumo Esencial que se compone por la infraestructura que incluye la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del Aeropuerto y, por la forma en que se administra su acceso, dicho Insumo Esencial genera efectos anticompetitivos en el mercado Transporte Aéreo Regular de Pasajeros en el aeropuerto.

El Dictamen indica que el AICM es el único agente económico que controla el Insumo Esencial y que puede dar acceso a la infraestructura del Aeropuerto, así como prestar los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control de plataformas en el Aeropuerto.

En el proyecto de resolución incluí un extracto del dictamen preliminar que voy a permitirme saltar que es textual la transcripción que se hizo de este dictamen preliminar, por lo cual considero que no es necesario ir sobre él de nueva cuenta.

En las propuestas de medida presentadas por el AICM, básicamente habla de que existe una relación entre el mecanismo de asignación de horarios, utilizando más bien la estructura del documento del dictamen preliminar, habla de la relación entre el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue y los efectos anticompetitivos identificados e incluye una propuesta de medidas que sigue una estructura similar a como se encontraba en el dictamen preliminar.

En el dictamen preliminar (nada más para recordar), se incluyen varias consideraciones respecto de la relación entre el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue y los efectos anticompetitivos.

El mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, aunado a la condición de la aglomeración de la demanda en ciertas franjas horarias en el Aeropuerto, limitan el crecimiento de algunos transportistas y la contestabilidad del mercado.

El DP indicó que la aglomeración de la demanda en las franjas horarias de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas y la falta de mecanismos de mercado más eficientes para determinar el acceso al Insumo Esencial, tiene efectos adversos en el proceso de competencia y, en particular, en la oferta de los Transportistas debido a que: i) se limita el crecimiento de la flota y de la oferta de las aerolíneas, con lo cual se generan afectaciones a los pasajeros; ii) se impide la apertura de nuevas rutas que contemplen al Aeropuerto como origen y destino de la misma; y iii) se afecta la planeación, y por último, iv) se pone en riesgo el cumplimiento de los horarios asignados.

De conformidad con el DP, el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue previsto en el Reglamento de la Ley de Aeropuertos establece, entre otras cosas, prioridades en la asignación de dichos horarios en el aeropuerto. Esto genera las altas participaciones de mercado que hoy presentan algunos transportistas y que se analizan a lo largo del Dictamen Preliminar. Es decir, que el procedimiento contemplado en la normativa propicia la concentración al otorgar prioridades en la asignación de horarios al transportista que haya operado el horario con anterioridad.

El DP indica que la falta de un mecanismo eficiente en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, conlleva a una utilización ineficiente de los horarios asignados bajo derechos de prioridad. Lo anterior trae consigo la poca utilización efectiva de los horarios asignados con prioridad; asignaciones adicionales con altos porcentajes de no utilización; solicitudes de asignación que no fueron atendidas y se indica que la reglamentación vigente permite mantener derechos sobre horarios cancelados hasta con una hora de anticipación, lo que se traduce en barreras a la entrada y a la expansión de los Transportistas. Asimismo, derivado de los elementos mencionados, se limita la contestabilidad del mercado en algunos de sus segmentos.

El Dictamen indica que las actuales reglas de acceso al Insumo Esencial permiten que algunos actos de los Agentes Económicos tienen como efecto limitar la capacidad de competir de los Transportistas. Entre ellos destacan: la falta de operación de los Transportistas de horarios asignados, la operación de vuelos fuera de horarios asignados, la operación de vuelo sin un horario asignado y el uso por parte de algunos Transportistas de horarios asignados para vuelos con pocos pasajeros.

El Dictamen señala que la falta de publicidad, de transparencia y el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue asignados imposibilita el monitoreo y seguimiento para asignarlos de forma más eficiente.

Asimismo, el Dictamen establece que la falta de lineamientos para calificar la inutilización de horarios de aterrizaje y despegue, así como el uso indebido de los mismos, afectan la competencia entre los Transportistas. El hecho de que un Transportista pueda contar con un número de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, pero éste no corresponda a sus operaciones reales, es como una

limitante a la capacidad del Aeropuerto y con ello una barrera a la entrada o la expansión en el mercado.

De conformidad con el Dictamen, a falta de un mecanismo eficiente para administrar el acceso al Insumo Esencial, un Transportista tiene la capacidad de realizar acciones como las de cobrar elevadas tarifas en horarios saturados y/o restringir la oferta propia y de sus competidores. Acciones que no pueden ser contrarrestadas efectivamente por los Transportistas, puesto que el mecanismo actual de asignación de horarios no favorece el retiro de éstos de unos Transportistas a otros competidores capaces de utilizarlos más eficientemente y ello puede generar efectos anticompetitivos.

También, el dictamen habla de problemas relativos al mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue por los cuales en el aeropuerto existen transportistas que efectúan operaciones de aterrizaje y despegue sin una asignación por parte del administrador aeroportuario designado por el AICM para administrar el Aeropuerto.

También, los transportistas comercializan operaciones en horarios que no les fueron asignados y se han detectado vuelos regulares para los que no se otorgó una asignación de un horario de aterrizaje y despegue, situación coadyuva al desfase de las operaciones programadas y, como consecuencia, no se tiene certeza de que las operaciones asignadas por el Administrador se efectúen conforme a lo planeado.

También, las operaciones oficiales, militares, privadas comerciales y privadas no comerciales impiden que Transportistas del Transporte Aéreo Regular de Pasajeros incrementen su oferta en este mercado, pues dichas operaciones ocupan infraestructura que podría utilizarse en vuelos de Transporte Aéreo Regular.

En relación con los procedimientos que existen en el AICM para la asignación de horarios, en el Dictamen se describen los distintos criterios de asignación previstos en el artículo 95 y se indica que el Administrador es el responsable de asignar los horarios de aterrizaje y despegue; sin embargo, éste recibe recomendaciones por parte del Comité de Operación y Horario sobre dichas asignaciones. Diversos Transportistas Nacionales indicaron que desconocen la relevancia de los mismas en el proceso de asignación de horarios.

Para que los Transportistas puedan obtener la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, deben hacer su solicitud conforme a los tres tipos de horarios 1) de "Largo Plazo" que se asignan bajo el Criterio de Prioridad; 2) de"Mediano Plazo", y 3) "De Corto Plazo". Estos dos últimos, considerados como horarios adicionales o de asignación sin Criterio de Prioridad. En el DP se identifican diversos problemas de competencia relacionados con el procedimiento de acceso a este insumo esencial, particularmente en la asignación de horarios de temporada (o de largo plazo), pero también en la designación de horarios adicionales, en las cancelaciones de los mismos, en el procedimiento relativo a las cesiones e intercambios de

horarios asignados, en el retiro de horarios y la subasta de horarios de aterrizaje y despegue cuando se presentan condiciones de saturación en el Aeropuerto.

En relación con lo anterior, es posible destacar las siguientes consideraciones adicionales en torno al procedimiento de acceso al Insumo Esencial que se incluyen en el dictamen y que de acuerdo con éste impiden el adecuado funcionamiento del mercado de la provisión de servicios de aterrizaje y despegue.

El proceso de asignación de "Horarios de Largo Plazo" no cuenta con fechas precisas para la publicación de las asignaciones.

Las asignaciones de "Horarios de Largo Plazo" de una temporada a otra equivalente no coinciden.

Los criterios para la conformación de la Base Inicial de horarios de aterrizaje y despegue que se atienden en el Aeropuerto han sufrido modificaciones, lo cual deriva en incertidumbre a los Transportistas sobre los horarios de aterrizaje y despegue que podrán obtener para su asignación.

Toda vez que el Administrador no tiene certeza respecto de los horarios de aterrizaje y despegue que efectivamente se van a operar, tampoco está en posibilidad de reasignar los mismos.

A la luz de las diferentes modificaciones que se han observado en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como de asignaciones desiguales de Éstos entre temporadas, los Transportistas no tienen certeza sobre el funcionamiento y aplicación del proceso de asignación de estos horarios.

Derivado de la forma en que el Aeropuerto realiza la asignación de horarios de aterrizaje y despegue dentro de los procedimientos de mediano y corto plazo y ante las manifestaciones del AICM, se presume que existen casos en que los Transportistas comercializan operaciones en horarios que no tienen la certeza de que les serán asignados horarios de aterrizaje y despegue.

En razón de las opiniones encontradas en el AICM e Interjet y Volaris, respecto de si es posible obtener la prioridad en la asignación de los "Horarios de Mediano Plazo" y "Horarios de Corto Plazo" operados en la temporada equivalente anterior, se estima que los Transportistas no tienen certeza sobre las futuras asignaciones a las cuales podrán solicitar prioridad.

Toda vez que los Transportistas desconocen la relevancia que tienen las recomendaciones elaboradas por el Comité de Operación y Horarios, se enfrentan a condiciones de incertidumbre sobre las consideraciones que el Administrador atiende en tales asignaciones.

No obstante que en el Aeropuerto se han emitido diversas declaratorias de horarios de aterrizaje y despegue saturados, no se ha implementado el mecanismo referente a las subastas, por lo que los Transportistas no tienen certeza sobre el

cumplimiento, en los casos y supuestos previstos en el marco regulatorio en la materia.

A la luz de la información que obra en el Expediente, se observa que se efectúan operaciones oficiales en horarios de aterrizaje y despegue restringidos para tales fines.

Los Transportistas tienen la posibilidad de bloquear estratégicamente horarios de aterrizaje y despegue a fin de que otro transportista no pueda utilizarlos para competir.

La autorización de secciones extra en el último momento por parte de la Comandancia del Aeropuerto. pudiera agudizar los problemas de aglomeración en el Aeropuerto.

Y os Transportistas pueden dejar de operar horarios de aterrizaje y despegue sin que esto implique perder la prioridad en su asignación.

Adicionalmente a lo comentado en las cuestiones operativas, en el DP se identifican efectos anticompetitivos en el mercado, derivados de la forma de acceso al insumo esencial, que básicamente se refieren a la conducción a una excesiva concentración de mercado, la baja disponibilidad de horarios inhibe la posibilidad de que nuevos competidores entren a ese mercado y que el mecanismo actual de acceso favorece el establecimiento de precios más elevados en este mercado.

También, el DP resalta que también dentro de los efectos anticompetitivos se tienen como consecuencia la escasa innovación en rutas y que la forma en que se administra el acceso al Aeropuerto, evidencia las restricciones de capacidad y dificulta la entrada de nuevos transportistas que puedan generar una reacción competitiva en el mercado de transporte aéreo regular de pasajeros.

También, existen externalidades negativas que están afectando este mercado, por ejemplo, a través de operaciones oficiales y de aviación general que cuenta con restricciones en el Aeropuerto; sin embargo, se efectúan lo cual es en detrimento de las operaciones de los Transportistas regulares de pasajeros.

Los vuelos cuando son operados en un horario distinto al asignado y cuando carecen de una sanción efectiva permite retrasos respecto al horario y afecta a otros Transportistas.

Por último, la utilización de flota con poca capacidad afecta la operación del Aeropuerto, pues no puede ampliarse esta capacidad y hacer un uso más eficiente de la infraestructura.

Tenemos también efectos anticompetitivos, derivados de las asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a la autoridad y el consumidor y comportamientos estratégicos de los Transportistas. Las condiciones

de acceso a ese Insumo facilitan posibles conductas anticompetitivas por parte de los Transportistas; y por último en esta sección de efectos anticompetitivos, el modo de entrada incide en la valoración que éstos les dan a los horarios de aterrizaje y despegue y la participación de mercado (en este sentido) no está vinculada al mérito del Transportista, sino a la fecha de inicio de operaciones en el Aeropuerto de cada uno de ellos.

El aeropuerto presentó su escrito de medidas (que también estoy transcribiendo en la propuesta de resolución trae el escrito de medidas), contiene dos propuestas de cambio de reglamento de la Ley de Aeropuertos y una propuesta de bases como había mencionado anteriormente, en este escrito de aclaraciones el AICM presenta un nuevo proyecto de bases.

Me voy a permitir no hablar, dado que ya se los transcribí en la resolución e irme básicamente a las consideraciones que se tienen respecto de este nuevo proyecto de bases y su relación con el Reglamento, es decir, el análisis de las medidas propuestas por el AICM.

Como mencionaba, lo que requerimos hacer en términos del artículo 94 [de la Ley Federal de Competencia Económica] es evaluar las medidas propuestas en materia de la idoneidad y viabilidad económica.

De las manifestaciones y la información que presenta el Aeropuerto, se observa que el Escrito de Medidas consiste del:

1) Proyecto de Reforma al Reglamento de la Ley de Aeropuertos;

2) El Proyecto de Bases;

3) Propuesta para ajustar o modificar las reglas de operación del Aeropuerto para hacerlas compatibles con el Proyecto de Reforma al Reglamento y al Proyecto de Bases que menciona el Aeropuerto que serían quince días después a aquel en que entren en vigor las "Bases" de las que hablaremos posteriormente.

En una segunda instancia, esta propuesta de medidas se modifica con las aclaraciones y la información presentada en el Escrito de Aclaraciones y en particular, el AICM presentó el Nuevo Proyecto de Bases y en escrito de medidas solicitó dejar sin efectos el Proyecto de Bases presentado a través del Escrito de Medidas.

Se observa en el escrito de medias, que las manifestaciones fueron agrupadas en cinco categorías o apartados, mismos que coinciden, en términos generales, con la manera en que la Autoridad Investigadora dividió y agrupó en categorías los efectos anticompetitivos identificados en los apartados del Dictamen Preliminar que recién acabo de enumerar, es decir, efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios, externalidades negativas en el mercado del Transporte Aéreo Regular de Pasajeros, asimetrías en información en el proceso de asignación de horarios, comportamientos estratégicos de los Transportistas y la valoración que

los transportistas le dan a los horarios de aterrizaje, en la cual se menciona que la participación de mercado no está vinculada al mérito del Transportista, sino a la fecha de inicio de operaciones en el Aeropuerto.

En relación con lo establecido en la fracción II del artículo 107 de las Disposiciones, el Aeropuerto propone los siguientes mecanismos de supervisión que considera verificables dentro Escrito de Medidas:

[i] Informar a la Comisión sobre los ajustes a las Reglas de Operación, en cuanto sean sometidos a la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

[ii] La realización de un estudio económico sobre la eficiencia del mecanismo de asignación de horarios, una vez que transcurran dos temporadas operativas (siguientes a aquella en que deban asignarse conforme a la Base Séptima de las "Bases").

[iii] Informar a la COFECE del cumplimiento de las obligaciones de transparencia, en un plazo no mayor a quince días siguientes al día en que entren en vigor las "Bases".

[iv] Informar a la Comisión sobre la experiencia en relación al uso del "Servicio del Sistema de Asignación de Franjas Horarias" (denominado, "Slotix"), a más tardar el treinta y uno de diciembre de dos mil diecisiete.

En relación con lo establecido en la fracción III del artículo 107 de las Disposiciones Regulatorias, señala mediante el Escrito de Medidas, que los mejores medios de convicción existentes son que estos proyectos regulatorios fueron elaborados de manera conjunta entre Aeropuerto y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y, ante la inminencia de su emisión y entrada en vigor, obligarán al Aeropuerto a modificar sus Reglas de Operación para hacerlas compatibles lo que garantiza en la opinión del aeropuerto, la atención de los efectos anticompetitivos que mencionó que estableció la Autoridad Investigadora.

El aeropuerto está operando el Servicio denominado "Slotix", con la intención de mejorar los procesos relacionados con los horarios de aterrizaje y despegue y el Aeropuerto está operando PLANSA, un sistema para brindar transparencia y certeza en la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue.

Respecto de los efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios, para atender los efectos anticompetitivos identificados por la Autoridad Investigadora, el AICM propuso lo siguiente: incluir la figura del coordinador de horarios y mejorar los procedimientos de asignación de horarios.

De acuerdo con lo señalado por Aeropuerto, la figura del coordinador de horarios se incluye en el proyecto de modificaciones al artículo 99 del Reglamento a la Ley de Aeropuertos y sería incluida en la modificación o ajuste a sus Reglas de Operación que se prevé en la Base Décima. Asimismo, el Aeropuerto señala que esta medida

atendería la recomendación a la SCT y al Ejecutivo Federal y las medidas sugeridas por la Autoridad Investigadora M1, M1a, M1b [y] M1c.

La propuesta del Aeropuerto en relación con la figura del Coordinador de Horarios, no es idónea ni económicamente viable para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP, por los siguientes motivos:

1) No se prevén en esa propuesta mecanismos que garanticen la autonomía técnica y financiera del coordinador de horarios. Las decisiones del coordinador se encuentran sujetas a lo que determine o resuelva el Subcomité de Demoras en materia del análisis relativo a demoras y cancelaciones. No tiene asignada en su totalidad la función relativa a supervisar, evaluar y calificar el uso y cumplimiento de los horarios, toda vez que únicamente se prevé que el coordinador de horarios realice funciones como órgano auxiliar del Administrador Aeroportuario.

Adicionalmente, en detrimento de la autonomía técnica del coordinador de horarios, en el Nuevo Proyecto de Bases pone en manos de los mismos transportistas que integran el Comité de Operación y Horarios, los casos en los que se determine que algún Transportista incurrió en un uso indebido de los mismos.

Por otra parte, si bien en la Base Décima del Nuevo Proyecto se indica que el coordinador de horarios "será una instancia administrativa técnica y financieramente autónoma del concesionario aeroportuario, el Proyecto de Reforma al Reglamento no prevé su autonomía financiera.

2) No se prevé en el Nuevo Proyecto de Bases un plazo cierto para la designación del coordinador de horarios y para que pueda ejercer sus funciones;

3) No se incluyen criterios suficientes para garantizar que el proceso de selección o designación del coordinador de horarios sea imparcial, objetivo y transparente.

4) No se presentan elementos para acreditar que la propuesta incluida en el Nuevo Proyecto de Bases, vaya a ser avalada o impulsada por los órganos a quienes se dirige la recomendación relacionada con la creación de un coordinador independiente. No obra dentro del Expediente ningún elemento de convicción para acreditar que el Titular del Ejecutivo o la Secretaría impulsarán, en el ámbito de sus facultades, la creación de un coordinador de horarios que sea técnica y financieramente autónomo y que tenga atribuciones suficientes y efectivas en materia de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

En términos del segundo punto, la evaluación de la propuesta relacionada con las denominadas "mejoras" en materia de los procedimientos de asignación de horarios (que es una sección relativamente extensa), el Aeropuerto señala que su propuesta incluye mejoras a los procedimientos de asignación de horarios consistentes en realizar modificaciones o ajustes a sus Reglas de operación, para hacerlas compatibles con la regla de uso 85%-15% (esto con el contexto del Proyecto de Reforma al Reglamento).

El Aeropuerto señaló que las Bases contemplan de forma más clara, una regla de uso 85%-15%, con el fin de que los transportistas aéreos tengan la plena certeza de que, de no utilizar los horarios al menos en una proporción de 85%, o bien, tener demoras atribuibles a ellos en un 15% o más, perderán la prioridad sobre los horarios asignados.

El AICM considera que la inclusión del concepto de serie de horarios permitirá una administración más eficiente de los horarios de aterrizaje y despegue y facilitarían la evaluación de la ocupación y el cumplimiento de los mismos.

Asimismo, el AICM manifestó que, para asegurar la entrada de nuevos participantes, reducir la concentración de mercado, aumentar la disponibilidad de horarios, propone ajustar sus Reglas de Operación e incluir en las Bases la figura del nuevo entrante.

En relación con dicha propuesta, el AICM señala que esta medida atendería las sugeridas por la Autoridad Investigadora señaladas en los numerales M4, M4b, M4c, M5, M5a, M5b, M6, M6a y M6b que menciona la Autoridad Investigadora en sus dictámenes.

De conformidad con lo manifestado por el Aeropuerto, el fondo de reserva tendría un amplio inventario en términos previstos por las propias Bases y se conformaría por los horarios nuevos, los que no sean asignados, devueltos o renunciados, retirados en términos de los criterios de ocupación y uso indebido, así como los horarios retirados por adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

La propuesta del Aeropuerto en relación con las denominadas "mejoras" en materia de los procedimientos de asignación de horarios no se consideran idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el Dictamen, por los siguientes motivos:

1) Reglas y criterios inconsistentes, contradictorios o que presentan lagunas y generan incertidumbre.

De estos, existen varios, para que puedan tener los efectos que el Aeropuerto refiere las reglas y criterios que rigen la asignación de horarios de aterrizaje y despegue deben ser claras y consistentes entre sí, y deben evitarse lagunas, omisiones o contradicciones que puedan tener un impacto en la eficacia o el alcance de las demás reglas o criterios relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

Tenemos que la falta de claridad y consistencia y las contradicciones, omisiones y lagunas que se observan en diversas reglas o criterios no favorecen la eficacia de las mismas.

A continuación, se enlistan las razones por las cuales se considera que las reglas o criterios contenidos en el nuevo proyecto de bases son poco claros e inconsistentes, así como contradicciones, omisiones y lagunas que se observaron en ellos.

La innominada regla de uso 85%-15% prevista en el proyecto de reforma del reglamento es inconsistente con la regla de uso 80%-20% % incluida en la fracción XIX de la Base Segunda, en la Base Quinta y en la Base Décima Cuarta del Nuevo Proyecto de Bases, pues se trata de dos criterios o estándares de ocupación y cumplimiento de horarios de aterrizaje y despegue totalmente diferentes. En el mismo escrito de Aclaraciones a través del cual se presentó el "Nuevo Proyecto de Bases" que prevé el criterio de uso 80%-20 contienen información que no es consistente con el nuevo proyecto de bases.

En cuanto al concepto de serie de horarios, se estima que su incorporación podría representar un avance significativo en el mecanismo de asignación; no obstante, con motivo de las manifestaciones incluidas en el Escrito de Aclaraciones y el contenido de diversas Bases incluidas en el Nuevo Proyecto de Bases, se observan contradicciones que dificultarian su aplicación eficaz.

La definición de serie prevista en el Nuevo Proyecto de Bases no contiene algún elemento o parámetro que permita identificar si el periodo de tiempo comprendido dentro de la hora es de cinco minutos, diez minutos o, incluso sesenta minutos o más. La falta de claridad y la posibilidad de interpretar la norma, incluso en sentido distinto al texto de la definición propuesta, generan incertidumbre y podrían dificultar las tareas de supervisión, evaluación y calificación del uso y cumplimiento de los horarios.

En cuanto al fondo de reserva seria inconsistente con el mecanismo de asignación de horarios de temporada y, en particular, de los horarios disponibles en el fondo de reserva. En el Nuevo Proyecto de Bases no se identifican con la misma precisión cuáles serían los horarios en el fondo de reserva ya que únicamente se indica que se entregarían al mismo los horarios llamados disponibles.

En cuanto a la figura de nuevo entrante, el AICM se limita a afirmar que dicha figura permite reducir la excesiva concentración de mercado, aumentar la disponibilidad de horarios y una mayor innovación en rutas, sin explicar o aportar razonamientos adicionales que sustenten su dicho.

Otro problema adicional ocurre con la falta de una definición precisa que delimite el alcance de la figura de operaciones conjuntas prevista en la fracción XVI de la Base Segunda, en la Base Décima Segunda, en la Base Décima Tercera y en la Base Décima Quinta, la falta de un contenido más delimitado o preciso implica la posibilidad de que las medidas que en principio deberían prevenir comportamientos estratégicos o conductas anticompetitivas no sean eficaces.

En materia de horarios ad hoc, se observa que el proyecto de bases en la Base Vigésima, no incluye un calendario con una fecha específica que permita identificar el momento en que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada por

lo que es incierto el momento a partir del cual el administrador aeroportuario podría realizar la asignación de horarios ad hoc.

Por otra parte, existe una contradicción entre los horarios ad hoc entre la base tercera y sexta ya que en ellas se les otorga diferente prioridad en la asignación, una en tercer lugar y otra en primero.

En la fracción V de la Base Segunda del Nuevo Proyecto de Bases, se prevé una definición de "cambio ad hoc"; sin embargo, no se presenta o identifican los supuestos y alcances de la figura denominada "cambio ad hoc", ni cuál podría ser su relación o diferencia respecto de la asignación de horarios ad hoc durante la temporada lo cual es un elemento adicional de incertidumbre.

Otra inconsistencia se presenta en el caso de la Base Décima Cuarta, que prevé los criterios en materia de cancelación de horarios de aterrizaje y despegue, en la base se indica que una operación cancelada posteriormente a la asignación inicial será considerada como no ocupada, para efectos de la contabilización del porcentaje de ocupación. Sin embargo, en la misma Base se prevé como una excepción la posibilidad de realizar cancelaciones en días festivos antes o en el mismo dia de la fecha que se indique en el calendario que se publique en la página de Internet del Aeropuerto. En el Nuevo Proyecto de Bases se prevén excepciones a la prohibición de determinadas operaciones esas excepciones no tienden a favorecer la disponibilidad de horarios.

Debido a las inconsistencias, lagunas y omisiones señaladas, las medidas analizadas en los párrafos anteriores no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el Dictamen Preliminar.

En el segundo numeral hablamos en la resolución que hay medidas insuficientes para eliminar los efectos anticompetitivos derivados del específicamente del mecanismo de asignación de horarios y la propuesta del aeropuerto mencionábamos que no tenían las medidas idóneas económicamente viables para eliminar los problemas de competencia por dos razones:

La primera es que estas bases que se incluyen en el Nuevo Proyecto de Bases tienen inconsistencias, lagunas o contradicciones (como recién acabo de explicar extensamente)

Y por otro lado el mecanismo de asignación de horarios previsto en el Nuevo Proyecto de Bases no refleja un uso eficiente de la capacidad del Aeropuerto ni corrige los problemas de competencia identificados mediante el DP.

El estudio de capacidad del aeropuerto previsto en la Base Vigésima Primera incluida en el Nuevo Proyecto de Bases no prevé de forma específica la posibilidad de evaluar el impacto que podría tener sustituir algunas operaciones con aeronaves de mayor capacidad. No se prevén tampoco criterios administrativos de asignación (por ejemplo, criterios de desempate cuando exista más de una solicitud para el

mismo horario) que consideren elementos tendientes a favorecer o impulsar la competencia o la asignación a quien más valore los horarios. En este sentido, la ausencia de mecanismos de mercado no viene acompañada de alguna alternativa administrativa que tienda a promover la ampliación de la capacidad del Aeropuerto y hacer un uso más eficiente de la infraestructura a través de mecanismos que permitan a los Transportistas Aéreos que más valúen un horario puedan obtenerlo.

Por otra parte, la propuesta prevista en el Proyecto de Reforma al Reglamento y el Nuevo Proyecto de Bases básicamente eliminan dos mecanismos previstos en la normatividad vigente que podrían tener un impacto significativo en el conjunto de horarios disponibles en un fondo de reserva: la regla del retiro del 10% de horarios en conjunto este mecanismo con un mecanismo de subasta.

En cuanto a las externalidades negativas en el mercado de transporte aéreo regular de pasajeros de conformidad con las manifestaciones incluidas en el escrito de medidas para atender los problemas de competencia identificados por la autoridad investigadora en relación con la existencia de externalidades negativas en el mercado el Aeropuerto propuso fundamentalmente lo siguiente:

Regla que contiene la obligación de tener un horario para poder operar; un estudio de capacidad, mejoras a los procedimientos de asignación de horarios.

En cuanto a la propuesta relacionada con la regla para poder operar y la propuesta de mejoras a los procedimientos de asignación de horarios el AICM señala que dichas mejoras atienden las medidas sugeridas por la Autoridad Investigadora establecidas en el numeral M2, M2a, M2b y M2c del dictamen preliminar.

Al respecto, se considera que las propuestas anteriores que propone AICM no resultan idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia.

La medida por un lado es insuficiente para atender el problema de competencia económica identificado en el DP.

La propuesta incluida en el Nuevo Proyecto de Bases contiene un avance toda vez que establece que ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario en los términos de lo establecido en la fracción IV de la Base Tercera; no obstante, en el segundo párrafo de la fracción IV de la base tercera del nuevo proyecto de bases se indica que estarán exceptuados de la obligación de haber obtenido un horario para realizar operaciones los casos previstos en las bases. Es asi que este proyecto no garantiza que en el futuro se incluya una excepción a la regla relativa de contar con un horario de aterrizaje y despegue para poder operar máxime si se tiene en cuenta que las mismas bases incluidas en este proyecto ya prevén la excepción para el caso de los operadores aéreos.

En materia de la sanción aplicable para los supuestos en que los transportistas aéreos realicen operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje

y despegue consiste básicamente en remitir a una norma que ya se encuentra vigente el AICM no aporta elementos ni razonamientos tendientes a acreditar que la medida propuesta será suficiente y efectiva para eliminar el problema de competencia identificado.

No se acredita tampoco que las mejoras al procedimiento de asignación de horarios puedan actualizarse, no es suficiente la inclusión de figuras, conceptos o procedimientos si los mismos son inconsistentes, presentan contradicciones, omisiones o lagunas que crean espacios de discrecionalidad e incertidumbre y en relación con lo anterior, se remite al apartado "Reglas y criterios inconsistentes, contradictorios o que presentan lagunas y generan incertidumbre" el cual enumere con amplitud hace un momento.

Por otro lado, los mecanismos de asignación previstos en el Nuevo Proyecto de Bases son insuficientes e ineficaces para evitar comportamientos estratégicos, como la retención de horarios.

En materia de evaluación de la propuesta en materia de estudio de capacidad el AICM señaló que esta medida atendería la medida sugerida por la Autoridad Investigadora en el numeral M4a.

La propuesta de AICM no resulta idónea ni económicamente viable para eliminar los problemas de competencia identificados.

El contenido de la Base Vigésima Primera incluida en el Nuevo Proyecto de Bases es similar al previsto en el artículo 94 de la Ley de Aeropuertos. En este sentido, el contenido normativo que aporta la propuesta es mínimo.

El estudio de capacidad no prevé de forma especifica la posibilidad de evaluar el impacto que podría tener sustituir algunas operaciones con aeronaves de mayor capacidad, ni se refiere la posibilidad de realizar acciones o actividades concretas con motivo de los resultados obtenidos.

En cuanto al tercer gran apartado de los problemas de competencia identificado es decir las asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios que restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a la autoridad y el consumidor.

De conformidad con las manifestaciones incluidas en el Escrito de Medidas, para atender los problemas de competencia identificados en relación con que la disparidad en la información disponible a los transportistas aéreos que resta certeza sobre la disponibilidad de horarios, la existencia de mecanismos establecidos en la normatividad y reglas de operación que permiten diferentes estándares de cumplimiento para los transportistas aéreos, el que las Reglas de Operación permiten, por falta de claridad, el uso indebido de los horarios, el AICM propuso fundamentalmente lo siguiente:

(i) Mejoras a los procedimientos de asignación de horarios; (ii) Incremento en el acceso a la información y transparencia.

Las propuestas del Aeropuerto no resultan idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el Dictamen.

En cuanto a la propuesta de evaluación de la propuesta relacionada con la propuesta de mejoras a los procedimientos de asignación de horarios se remite de nueva cuenta a lo que mencionamos al principio acerca de las reglas y criterios inconsistentes y contradictorios que presentan lagunas y generan incertidumbre que hablamos hace un momento con el cual explica las razones por las cuales esta autoridad considera que debido a las inconsistencias y omisiones señaladas las medidas analizadas no pueden considerarse idóneas y económicamente viables.

En la segunda vertiente de estas propuestas de evaluación de la propuesta relacionada en materia de transparencia y acceso a la información.

A lo largo del Nuevo Proyecto de Bases, se observan diversas disposiciones y obligaciones en materia de acceso a la información y transparencia relacionadas con el procedimiento de asignación de horarios.

Respecto de las medidas propuestas por el Aeropuerto estas no se consideran viables para corregir los problemas de competencia económica identificados en el en materia de transparencia y acceso a la información.

Muchas de estas medidas de transparencia en primer lugar las sujeta al cumplimiento de actos de terceros sin que explique, motive o justifique por qué no puede instrumentar de forma inmediata estas propuestas en materia de transparencia y acceso a la información o por qué no puede realizar una propuesta de modificación a las Reglas de Operación que incluya estas medidas propuestas en materia de transparencia y acceso a la información.

En relación con lo anterior, se observa que en la página de internet del Aeropuerto que refiere el mismo AICM no se encuentra disponible al público la totalidad de información que, en su conjunto, tienda a eliminar los problemas de competencia relacionados con las deficiencias en el acceso a la información y la transparencia en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue; en particular, no es posible acceder mediante la página de internet, entre otros, a la normatividad que regula la asignación información publicada en tiempo real o con pocos minutos de retraso que permita corroborar los horarios o tiempos en los que efectivamente se realizaron las operaciones de aterrizaje-despegue, la lista de horarios devueltos o reintegrados, los horarios de aterrizaje y despegue específicos que se encuentren disponibles durante la temporada, la evaluación de la ocupación o utilización de los horarios de aterrizaje y despegue asignados por parte del administrador etcétera.

Por otra parte, AICM refiere diversos avances en materia de transparencia mediante la adopción de los sistemas denominados "Slotix" y "PLANSA". Al respecto, se

indica que AICM no proporciona a esta Autoridad razonamientos y elementos de convicción suficientes para eliminar los problemas identificados, es decir, no presenta razonamientos adicionales o explica cómo es que este sistema permite dicha transparencia en el procedimiento de asignación de horarios. De hecho, en el Escrito de Aclaraciones señala, en relación con la información que procesa dicho sistema, que sólo información referida a la disponibilidad de horarios es pública.

En relación con el denominado sistema "PLANSA", AICM afirma que éste brinda transparencia y certeza en la asignación de horarios y que la información relacionada con dicho sistema estará disponible al público en general en las oficinas de Aeropuerto. No obstante, Aeropuerto tampoco proporciona razonamientos o elementos que permitan a esta Autoridad determinar si la información que procesa dicho sistema es relevante, idónea y suficiente para eliminar los problemas de competencia.

Por otro lado, adicionalmente AICM no indica en qué consiste la información de "PLANSA" que estará disponible al público, al no proporcionar elementos de convicción suficientes se determina que estos sistemas no constituyen medidas correctivas viables e idóneas para eliminar los problemas de competencia.

El cuarto apartado que menciona... el gran apartado que menciona el AICM es respecto a los comportamientos estratégicos de los transportistas derivado de las condiciones y acceso al insumo esencial que facilitan posibles conductas anticompetitivas por parte de los transportistas.

El AICM propuso fundamentalmente mejoras a los procedimientos de asignación de horarios, básicamente es lo mismo que se mencionó anteriormente explicando un poco más la valoración de la propuesta relacionada con la propuesta de mejoras a los procedimientos no resultan idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia ya hablamos del apartado sobre las reglas y criterios consistentes y contradictorios que presentan lagunas y que generan incertidumbre de la resolución que explica de forma detallada las razones por las cuales esta autoridad considera que las contradicciones e inconsistencias las medidas no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia en particular respecto a este apartado se indica que la falta de definición precisa que delimite el alcance de la figura de operaciones conjuntas implica la posibilidad de que las medidas en principio deberían prevenir comportamientos estratégicos o conductas anticompetitivas no sean eficaces de nuevo reiterando la regla de uso 80%-20% propuesta por el aeropuerto permite la no utilización efectiva conforme lo asignado de hasta el 39% de los horarios de una serie. Esto en virtud de que la prioridad histórica puede ser conservada por un transportista aéreo aun cuando haya incumplido con el 19% de la ocupación o haya tenido demoras de hasta el 20% de acuerdo con lo señalado en la Base Segunda, fracción XIX y en la Base Quinta del Nuevo Proyecto de Bases.

La propuesta de AICM prevé que se puedan realizar cancelaciones de hasta cuatro horarios de una serie antes de la asignación inicial sin que ello repercuta en la

prioridad histórica que mantiene un transportista sobre sus horarios como se observa en la Base Décima Cuarta del Nuevo Proyecto de Bases.

Por ultimo como se indicó previamente en la Base Décima Tercera se prevén diversos supuestos en materia de devoluciones, sin que se indique claramente y con precisión cuál es la fecha límite que corresponde en cada caso, en dicha Base se prevé la posibilidad de conservar los horarios en aquellos casos de que los transportistas pretendan operar, transferir, intercambiar o utilizar en una operación conjunta los horarios, sin que se indique cómo podrían los Transportistas Aéreos acreditar que "pretenden" usar los horarios en algunas de esas formas. Ello genera incertidumbre respecto de las reglas de uso contenidas en el Nuevo Proyecto de Bases.

Respecto al modo de entrada de los transportistas que inciden en la valoración que estos les dan a los horarios de aterrizaje y despegue y que la participación de marcado no está vinculada al mérito del Transportista, sino a la fecha de inicio de operaciones en el Aeropuerto.

El AICM señala que mayor claridad y certeza en la regla de uso y la regla de uso indebido aseguraría que la participación de mercado tuviera relación con el mérito del transportista aéreo en relación con la utilización y cumplimiento de los horarios que se le asignen.

Al respecto, la resolución menciona que propongo que estas medidas no resultan idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia las bases incluidas en el nuevo proyecto de bases que guardan relación con las reglas de uso y de uso indebido tienen distintas inconsistencias, lagunas y contradicciones.

Como ya mencionamos en el apartado acerca de "Reglas y criterios inconsistentes, contradictorios o que presentan lagunas. Se menciona... se señala que los problemas de competencia identificados en el DP no pueden ser corregidos tampoco únicamente a través de reglas de uso y de uso indebido que brinden más claridad y certeza

Las reglas previstas en el Proyecto de Reforma al Reglamento y el Nuevo Proyecto de Bases no permiten que los Transportistas Aéreos que más valúen un horario puedan obtenerlo. No se prevé ni la existencia de un mercado primario (por ejemplo, a través de subastas), ni la existencia de un mercado secundario (a través de cesiones o intercambios a título oneroso).

Tampoco se prevé un solo mecanismo de mercado tendiente a internalizar el valor que los Transportistas Aéreos dan a los horarios de aterrizaje y despegue que se les asignan en horarios con alta aglomeración de la demanda.

Por otro lado, el proyecto de medidas de AICM tampoco prevé instrumentos o mecanismos administrativos tendientes a promover un uso más eficiente de la capacidad del Aeropuerto.

En este momento termino el análisis de las medidas propuestas por el aeropuerto en las cinco secciones que mencione que básicamente siguen las mismas que la autoridad investigadora había mencionado en el dictamen preliminar.

En términos de la evaluación en materia de los requisitos previstos en las fracciones I a III del artículo 107 de las Disposiciones Regulatorias. Por un lado, se menciona que el artículo 94 no se... que como conclusión de lo que acabamos de mencionar de las medidas propuestas no son idóneas ni económicamente viables para resolver los problemas mencionados y en términos del artículo 107... la propuesta de los mecanismos de previsión los cuales deben ser verificables menciona que habría que informar para cumplir con estas medidas sobre los ajustes a las reglas de operación realizar un estudio económico sobre la eficiencia del mecanismo de asignación y horarios, Informar a la Comisión el cumplimiento de las obligaciones de transparencia, Informar sobre la experiencia en relación al uso del sistema ("Slotix). Estos mecanismos de verificación en mi opinión no permiten verificar el cumplimiento de las medidas propuestas por AICM.

En relación con el artículo 3 [fracción III] del artículo 107 [de las Disposiciones Regulatorias] se menciona que los mejores medios de convicción existentes que se van implementar estas medidas es que estos proyectos fueron elaborados conjuntamente con la Secretaría de Telecomunicaciones y Transportes que ya está operando el sistema Slotix y que ya está operando el sistema PLANSA.

Derivado de estas consideraciones se considera que tampoco cumplen con la fracción III del artículo 107, no se menciona, por ejemplo, el sistema PLANSA que ya esté operando que garantía tiene respecto de que son los mejores elementos de convicción de que se van a resolver los problemas de competencia.

Manifestaciones de distintos agentes económicos con interés jurídico en el procedimiento en relación con la propuesta de medidas. Los agentes económicos con interés jurídico en el procedimiento presentaron diversas manifestaciones, pero se considera que no es necesario entrar al análisis de las manifestaciones específicas de cada agente económico en lo particular pues no cambiaría las conclusiones contenidas en la presente resolución. Lo anterior, toda vez que ninguno de los agentes económicos con interés jurídico dentro del Expediente realizaron manifestaciones o presentaron elementos y razonamientos adicionales tendientes a acreditar que la propuesta de medidas correctivas presentada por el Aeropuerto resulta idónea y económicamente viable para resolver los problemas de competencia identificados mediante el Dictamen.

Finalmente, llego a las conclusiones que, por las razones expuestas en la presente resolución, se indica que las medidas correctivas propuestas por Aeropuerto no son idóneas ni económicamente viables para resolver los problemas de competencia identificados mediante el dictamen y no cumplen con los requisitos establecidos en las fracciones I, II y III del artículo 107 de las Disposiciones Regulatorias. En consecuencia, no ha lugar a aceptar las medidas propuestas por AICM y, por lo

tanto, no ha lugar a atender favorablemente la petición del Aeropuerto relativa a terminar anticipadamente el procedimiento que se tramita en este expediente.

Y propongo, por lo tanto, tres resolutivos la primera declarar que las medidas correctivas propuestas por Aeropuerto no son idóneas ni económicamente viables para resolver los problemas de competencia.

Segundo, no resulta procedente la conclusión anticipada del procedimiento en este Expediente.

Y tercero instruir la emisión del acuerdo de reanudación del procedimiento previsto en la fracción VII del artículo 94 de la Ley Federal de Competencia Económica en un plazo de cinco días hábiles contado a partir del día siguiente a aquél en que surta efectos la notificación al Aeropuerto de la presente resolución.

Y pongo a su consideración este proyecto de resolución no sin antes preguntarle al Secretario Técnico, ¿si la Comisionada Presidenta dejo su voto por escrito?

SLR: Sí, Comisionado Presidente, la Comisionada Alejandra Palacios Prieto emite su voto en el sentido del proyecto de resolución.

JINZ: Muchas gracias.

Preguntaría a los compañeros Comisionados, ¿quién está de acuerdo con el proyecto de resolución que presente? O más bien si ¿tienen algún comentario que quieran externar?

No habiendo comentarios les preguntaría, ¿quién está de acuerdo con el proyecto de resolución?

Secretario Técnico, que quede constancia que por unanimidad de votos se aprueban los siguientes resolutivos que me voy a permitir repetirlos:

[1.] Las medidas correctivas propuestas por Aeropuerto no son idóneas ni económicamente viables para resolver los problemas de competencia identificados mediante el dictamen y no cumplen con los requisitos establecidos en las fracciones I, II y III del artículo 107 de las Disposiciones Regulatorias.

2. No resulta procedente la conclusión anticipada del procedimiento en este Expediente.

3. Se instruye la emisión del acuerdo de reanudación del procedimiento en un plazo de cinco días hábiles contados a partir del día siguiente a aquél en que surta efectos la notificación personal al AICM de la presente resolución.

Le voy a pedir a la Comisionada Hernández que entre a la sala.

Ya estamos de regreso.

Ya está de nuevo la Comisionada Hernández y en virtud de que el próximo punto del orden del día es la presentación, discusión y, en su caso, resolución en cumplimiento a la sentencia dictada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que concedió el amparo en contra de la resolución emitida por el Pleno de la extinta Comisión Federal de Competencia Económica el veinte de agosto de dos mil trece, en el expediente DE-024-2010, en el cual está excusado el Secretario Técnico, contamos con la presencia del Director General de Asuntos Jurídicos que por favor le pediría que va a testiguar, va a dar fe de este acto.

Entonces le pediría a Fidel si en el micrófono mencionas tu [nombre].

Fidel Gerardo Sierra Aranda (FGSA): Sí Comisionado, Fidel Gerardo Sierra Aranda.

JINZ: Este expediente tiene como ponente a Brenda Gisela Hernández Ramírez… a la Comisionada Hernández por lo cual le cedo la palabra.

BGHR: Gracias, el asunto es el DE-024-2010 y acumulado y lo que se tiene es, en primer término, la resolución emitida por la Comisión Federal de Competencia el veinte de agosto de dos mil trece en el expediente mencionado en la cual entre otras cuestiones se determinó la responsabilidad de Pemex-Refinación por la comisión de la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 10, fracción III de la Ley Federal de Competencia Económica (publicada el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos y reformada por decreto publicado en el Diario Oficial el veintiocho de junio de dos mil seis), así como la responsabilidad de Petróleos Mexicanos por coadyuvar en la consecución de los efectos de la práctica referida en esta se les había impuesto a cada una multas por esta violación y se les ordenó la supresión y corrección de la práctica monopólica referida.

Por escrito presentado el doce de septiembre de dos mil trece en la Oficina de Correspondencia Común de los Juzgados de Distrito y Tribunales Colegiados en Materia Administrativa Especializados, PEMEX y Pemex-Refinación, demandaron el amparo y protección de la Justicia Federal en contra de la resolución indicada.

El juzgado que les correspondió conocer fue el primer juzgado especializado en el expediente 15/2013.

El dieciséis de junio de dos mil catorce, se celebró la audiencia constitucional y dictó sentencia correspondiente la cual… terminada de engrosar el treinta de septiembre de ese año, determinó:

"*PRIMERO. Se sobresee en el juicio de amparo en relación los actos reclamados precisados en el quinto considerando.*

SEGUNDO. La Justicia de la Unión NO ampara ni protege a Petróleos Mexicanos y Pemex Refinación, respecto del artículo 35 de la Ley Federal de Competencia Económica y.

TERCERO. La Justicia de la Unión NO ampara ni proteger a los mismos quejosos, en contra de la [Resolución], y consecuencias de la misma [...]".

Inconforme con la sentencia descrita en el numeral vigésimo primero, Pemex-Refinación y PEMEX interpusieron recurso de revisión ante el cual se ordenó remitir al Tribunal Colegiado en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones el cual fue registrado con numero de toca 77/2014. Por su parte, la COFECE interpuso recurso de revisión adhesiva, el cual fue admitido mediante proveído de siete de noviembre de dos mil catorce.

El nueve de diciembre de dos mil catorce el Procurador General de la República solicitó a la Suprema Corte de Justicia de la Nación que se ejerciera la facultad de atracción para conocer del recurso de revisión y del recurso de revisión adhesiva, mismo que fue tramitado con el número de expediente 689/2014 y admitido para su estudio por el Presidente de la Corte.

El veinticinco de enero de dos mil diecisiete, la Segunda Sala emitió Ejecutoria en el amparo en revisión 415/2015, mediante la cual concedió el amparo y protección de la Justicia de la Unión a Pemex-Refinación (ahora Pemex-TRI) y PEMEX en... tomando algunas consideraciones que a continuación se van a describir:

En la consideración décimo segundo se mencionó que se procedía al estudio de lo argumentado en el agravio cuarto del recurso de revisión que se dividia en cuatro apartados, de lo cual se aprecia como argumento toral que el argumento consistente en el transporte de combustibles de la terminal de almacenamiento y reparto, a las estaciones de servicio para venta al público, forma parte del área estratégica del petróleo a que se refiere el artículo 28 de la Constitución Federal; y que por tanto, se está ante actos que no pueden ser vigilados ni sancionados por la entonces Comisión Federal de Competencia.

Después de su argumentación se establece por la Corte que contrariamente a lo considerado por la Juez de Distrito, en la sentencia recurrida, el área estratégica de la industria petrolera no concluye con las ventas de primera mano y, por tanto, la actividad consistente en el transporte de combustibles de la terminal de almacenamiento y reparto a las estaciones de servicio forma parte de esa área, en virtud de que ese traslado es intrinseco o propio de la operación de venta y porque la Ley Reglamentaria no contiene distinción alguna, como sí lo hace en materia de gas. Por ende, debe considerarse que el transporte de combustible en la modalidad indicada, forma parte del área estratégica de la industria petrolera.

Ello significa que el primer párrafo del artículo 4 incluye como área estratégica las actividades posteriores a la venta de primera mano de combustibles, entre ellas, su transporte; por tanto, la interpretación que de estos ordenamientos realizó la autoridad responsable y la Juez de Distrito, no son correctas, por lo que asiste la razón a las quejosas hoy recurrentes en cuanto a la interpretación llevada a cabo.

Todo esto advierte... muestra de cómo el Estado a través de los organismos hoy quejosos, sigue teniendo la exclusividad de aquellas actividades propias del área estratégica de la industria petrolera, con independencia de la celebración de las ventas de primera mano todo esto con la normatividad previa a la reforma energética.

El hecho de que en esos contratos se aluda a la transmisión de la propiedad, se entiende como una referencia propia de la comercialización de los productos

petrolíferos, pero no da pauta para pensar que ese transporte no es área estratégica.

Argumentos en el mismo sentido general se establece por la Suprema Corte que es suficiente para declarar fundados los argumentos contenidos en el agravio cuarto, el cual contiene diversas argumentaciones tendentes a controvertir lo sustentado por la Juez y en ese sentido concluyendo que el transporte de combustibles de la terminal de almacenamiento y reparto a las estaciones de servicio, forma parte del área estratégica que implica que son actos llevados a cabo por las quejosas como parte de un monopolio gestado constitucionalmente autorizado y, por ende, la autoridad responsable no podía desplegar sus facultades respecto de esos actos.

Por ello asistiéndole la razón a las quejosas y toda vez que la reforma constitucional los actos llevados a cabo se enmarcaron en el monopolio constitucional legalmente autorizado el cual ha sido transformado para que Pemex y Pemex-Refinación participen en el mercado de gasolinas en condiciones opuestas al régimen que les permitió actuar como lo hicieron, debiendo intervenir ahora en un régimen de competencia en beneficio de los consumidores ese segmento de agravios el cuarto y otros también resultan fundados para revocar la sentencia recurrida respecto del acto reclamado consistente en la resolución de veinte de agosto de dos mil trece, dictada en el expediente DE-024-2010 y acumulado, emitida por la Comisión Federal de Competencia.

Por ello se ordena modificar la sentencia recurrida y se niega el amparo en contra del artículo 36 de la Ley Federal de Competencia Económica; pero se concede la protección solicitada respecto del diverso acto reclamado consistente en la resolución de veinte de agosto de dos mil trece, dictada en el expediente DE-024-2010 y acumulado, emitida por el Pleno de la Comisión su ejecución, así como todos los actos que de ella deriven.

En la consideración décimo tercera se establece que por lo que hace al recurso de revisión adhesiva interpuesto por la autoridad responsable Comisión Federal de Competencia, lo argumentado en el agravio cuarto es infundado y por ende se resolvió por la Suprema Corte:

Primero: modificar la sentencia recurrida.

Segundo: Se sobresee en el juicio de amparo respecto de los actos reclamados descritos en los considerandos octavo y noveno de esta resolución.

Tercero. La Justicia de la Unión no ampara ni protege a Petróleos Mexicanos y Pemex-Refinación, respecto del artículo 36 de la Ley Federal de Competencia Económica que le había sido aplicado y

Ampararlos y protegerlos en contra de los actos reclamados a la Comisión Federal de Competencia hoy Comisión Federal de Competencia Económica.

El siete de marzo de dos mil diecisiete, el Juzgado Especializado emitió en el expediente 15/2013 por medio del cual ordenó a la COFECE dar cumplimiento a la sentencia emitida por la Segunda Sala y referida previamente fue notificado a esta autoridad el diez de marzo de dos mil diecisiete.

Tomando en cuenta lo anterior, y que el Pleno es autoridad competente para resolver el presente asunto.

En cumplimiento a lo determinado por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la ejecutoria emitida el veinticinco de enero de dos mil diecisiete en el amparo en revisión R.A. 415/2015, se propone al Pleno dejar insubsistente la resolución de veinte de agosto de dos mil trece emitida en el expediente citado al rubro, y en los términos señalados por la autoridad indicada únicamente respecto de Pemex-Refinación (que es ahora Pemex TRI) y PEMEX.

Lo anterior, en estricto cumplimiento a la ejecutoria que ha sido ya mencionada y por ende declarar fundado el argumento analizado en el "*A. Facultad exclusiva de Pemex-Refinación para realizar contratos y decidir de manera unilateral la modalidad de traslado de productos petrolíferos*" del numeral "6.1. Competencia de CFC para conocer del asunto" de la Resolución.

Lo anterior, en tanto la Segunda Sala consideró que: "[...] *el área estratégica de la industria petrolera no concluye con las ventas de primera mano y, por tanto, la actividad consistente en el transporte de combustibles de la terminal de almacenamiento y reparto a las estaciones de servicio forma parte de esa área* [...]y por congruencia con lo determinado por esa misma autoridad que previo a la reforma constitucional los actos llevados a cabo por las quejosas hoy recurrentes, se enmarcaron en un monopolio autorizado constitucional y legalmente, por ende también se pone que resulta innecesario el análisis de los demás argumentos esgrimidos por Pemex-Refinación y PEMEX en sus escritos de contestación al Oficio de Presunta Responsabilidad emitido dentro del expediente que ahora nos ocupa ya que nada cambiaría la conclusión determinada en la propuesta que se puso en su consideración.

Además, por lo que hace a la orden de la segunda sala de dejar sin efectos todos los actos derivados de la resolución de constancias del expediente se advierte que esos actos fueron emitidos por el Secretario Ejecutivo, así como por el Secretario Técnico y finalmente, ante la existencia de una causal de impedimento, por el Director General de Asuntos Jurídicos, en suplencia por impedimento. En ese sentido, atento a lo dispuesto por los artículos 12, fracción XXX y 13, párrafo segundo del Estatuto Orgánico de la COFECE, así como en el Punto primero y los artículos Primero y Segundo del "Acuerdo delegatorio de facultades al Secretario Técnico de la Comisión Federal de Competencia Económica", se instruye a la Secretaría Técnica para que deje sin efectos los actos subsecuentes a los que hace referencia la sentencia emitida por la Segunda Sala y que se haga del conocimiento del Juzgado Especializado el acto jurídico correspondiente con la presente resolución en cumplimiento al juicio de amparo 15/2013.

Por todo lo anterior, la propuesta de la ponencia es resolver:

Primero, que en cumplimiento a lo determinado por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la ejecutoria emitida el veinticinco de enero de dos mil diecisiete en el amparo en revisión R.A. 415/2015, se deja insubsistente la resolución de veinte de agosto de dos mil trece emitida en el expediente DE-024-

2010 para Pemex-Refinación (ahora Pemex TRI) y PEMEX, y se emite la presente resolución en los términos señalados por la autoridad indicada.

Segundo, no se acredita la comisión de la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 10, fracción III de la Ley Federal de Competencia Económica por parte de Pemex-Refinación (ahora Pemex Transformación Industrial) ni la coadyuvancia en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 10, fracción III de la Ley Federal de Competencia Económica, por parte de Petróleos Mexicanos.}

Tercero, se instruye a la Secretaría Técnica para que deje sin efectos los actos subsecuentes a los que hace referencia la sentencia emitida en los términos que han sido descritos.

JINZ: Muchas Gracias.

Preguntaría al Director General de Asuntos Jurídicos si ¿la Comisionada Presidente dejó su voto por escrito?

FGSA: Sí, Comisionado, dejó voto en el sentido del proyecto de resolución.

JINZ: Muchas gracias.

Preguntaría si ¿alguien tiene algún comentario respecto de la Ponencia?

De no haber ningún comentario preguntaría y abusando… no sé si recuerden lo que dijo la Comisionada al final sobre los resolutivos, que me permitiría más o menos leerlos rápidamente para ver si estamos de acuerdo y someterlos a la votación que hay tres resolutivos:

Que en cumplimiento a lo determinado por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la ejecutoria emitida el veinticinco de enero de dos mil diecisiete en el amparo en revisión R.A. 415/2015, se deja insubsistente la resolución de veinte de agosto de dos mil trece emitida en el expediente DE-024-2010 y se emite la presente resolución en los términos señalados por la autoridad indicada.

Segundo, no se acredita la comisión de la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 10, fracción III de la Ley Federal de Competencia Económica por parte de Pemex-Refinación (ahora Pemex Transformación Industrial) ni la coadyuvancia en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 10, fracción III de la Ley Federal de Competencia Económica, por parte de Petróleos Mexicanos y

Tercero, se instruye a la Secretaría Técnica para que deje sin efectos los actos subsecuentes a los que hace referencia la sentencia emitida en los términos de la Segunda Sala.

Adelante.

BGHR: De acuerdo, solo que debe de ir expreso que es exclusivamente para Pemex-Refinación ahora Pemex TRI y Pemex.

JINZ: ¿el primero?

BGHR: Sí, también los subsecuentes

JINZ: Muy bien, se pone a su consideración estos resolutivos.

A favor, por unanimidad. Por favor, que conste que por unanimidad de votos se aprueba la propuesta de la Comisionada Hernández en términos de la resolución del expediente DE-024-2010.

Pasamos al siguiente punto del orden del día, bueno despedimos...el siguiente punto del orden del día es el octavo de asuntos generales, el primer asunto general es la solicitud de calificación de excusa presentada el diez de marzo del año en curso por la comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez para conocer y pronunciarse en el expediente DE-009-2016.

Antes de cederle la palabra a la Comisionada, señalo que el Secretario Técnico que había salido de la sala para el asunto anterior ya se encuentra de nueva cuenta para dar fe de esta sesión. Entonces le cedo la palabra a la Comisionada Hernández.

BGHR: Gracias.

El asunto es, que solicito es una calificación de excusa para emitir voto en relación a las determinaciones que se lleguen a tomar por el Pleno en el expediente DE-009-2016. Lo anterior, con fundamento en el artículo 24, fracción IV de la Ley Federal de Competencia Económica, toda vez que tuve conocimiento que entraría al orden del día de hoy, a la onceava (sic) sesión del Pleno de la discusión en su caso aprobación del Pleno que se ordena al Secretario Técnico de esta Comisión, el emplazamiento a diversas personas físicas con el dictamen de probable responsabilidad del expediente indicado.

Pongo a su consideración la presente solicitud, toda vez que el cuatro de agosto de dos mil catorce y hasta el veinticuatro de octubre de dos mil dieciséis, me desempeñé en la Autoridad Investigadora de esta Comisión como Titular de la Oficina de Coordinación.

El artículo 26 de la Ley señala que la Autoridad Investigadora estará dotada de autonomía técnica y de gestión para decidir sobre su funcionamiento y resoluciones.

El artículo 27 del Estatuto Orgánico de la Cofece, indica, entre las facultades de la Oficina de Coordinación, apoyar y asesorar económica y jurídicamente a la Autoridad Investigadora, así como supervisar la aplicación de la Ley, las Disposiciones Regulatorias y el presente Estatuto.

Derivado de las encomiendas que señala ese artículo, como Titular de la Oficina de Coordinación, revisé y analicé jurídica y económicamente de diversos documentos que integran el Expediente DE-009-2016.

Por ello, tomando en consideración que de acuerdo con la Ley, la Autoridad Investigadora tiene autonomía técnica y de gestión, fui Titular de la Oficina de Coordinación y en tal labor revisé las actuaciones de este expediente, con la finalidad de ejercer las facultades descritas en el artículo 27 del Estatuto Orgánico, someto a su consideración las circunstancias planteadas, con el objeto de que califique si se actualiza o no la causal de impedimento establecida en el artículo 24, fracción IV de la Ley, que indica que los Comisionados estarán impedidos y deberán

excusarse inmediatamente entre otros supuestos cuando se haya sido perito, testigo, apoderado, patrono o defensor en el asunto de que se trate, o haya gestionado anteriormente el asunto en favor o en contra de alguno de los interesados.

Estimo que pudiera actualizarse la fracción, ya que el asunto en cuestión se tramitó por la Autoridad Investigadora con la opinión de la Oficina de Coordinación, y tomando en cuenta la autonomía de la que está dotada la Autoridad Investigadora, podría considerarse como una indebida intromisión de éste órgano en la toma de decisiones del Pleno o viceversa, tomando en cuenta la gestión asunto en favor de la postura tomada por la Autoridad Investigadora, en el ejercicio de mis funciones como Titular de la Oficina.

En este tenor, someto a su consideración la presente calificación de excusa, a efecto de evitar que se ponga en duda mi imparcialidad en las determinaciones.

JINZ: Muchas gracias, Comisionada Hernández.

Le pediría si puede abandonar la sala para analizar el asunto en cuestión.

La Comisionada Hernández ya abandonó la sala.

Le pregunto al Secretario Técnico si ¿la Comisionada Presidenta dejó su voto por escrito?

SLR: Sí, Comisionado Presidente, la Comisionada Alejandra Palacios Prieto emite su voto en el sentido del proyecto de acuerdo.

JINZ: Muchas gracias.

¿Alguien tiene algún comentario?

Si no hay comentarios pregunto, ¿quién está a favor de calificar como procedente la solicitud de excusa de la Comisionada Hernández para conocer, intervenir o resolver respecto del asunto radicado en el expediente DE-009-2016?

Secretario Técnico, que quede constancia que por unanimidad de votos se califica como procedente la calificación de excusa presentada por la Comisionada Hernández.

Voy a llamar a la Comisionada Hernández para decirle que se calificó como procedente su excusa y que... digo para que pueda entrar para el siguiente asunto.

Ya se encuentra con nosotros la Comisionada Hernández y en virtud de que el siguiente punto del orden del día es el expediente DE-009-2016, le decimos que se calificó como procedente su excusa por lo cual le solicitaríamos que abandone de nuevo la sala para tramitar este asunto.

Ya abandonó la sala la Comisionada Hernández.

Entonces pasamos al siguiente punto del orden del día que es la presentación, discusión y, en su caso, aprobación del acuerdo por el que se ordena al Secretario Técnico el emplazamiento de diversas personas físicas con el dictamen de probable responsabilidad, de conformidad con los artículos 78, fracción I y 80 de la Ley

Federal de Competencia Económica, publicada en el Diario Oficial de la Federación el veintitrés de mayo de dos mil catorce. Expediente DE-009-2016.

Le solicitaría al Secretario Técnico exponer el asunto.

SLR: Gracias, Comisionado Presidente.

Como usted ha mencionado, se somete a consideración de este Pleno el Acuerdo mediante el cual, en primer lugar se tiene a la vista el Dictamen de Probable responsabilidad emitido por el Titular de la Autoridad Investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica, el día veintisiete de febrero de dos mil diecisiete dentro del expediente DE-009-2016. Dicho dictamen, entre otras cuestiones, establece que se remite este documento al Pleno de la Comisión a fin de que, de considerarlo procedente, ordene el emplazamiento a [redacted], por la probable comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 53, fracción I, de la LFCE, en el mercado de la producción, distribución y comercialización de tortillas de maíz en el Estado de Jalisco.

Así también, establece el Dictamen de Probable Responsabilidad que se ordene el emplazamiento con tal documento a [redacted] por haber coadyuvado, propiciado o inducido en la probable comisión de prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 53, fracción I, de la Ley Federal de Competencia Económica, en el mercado de la producción, distribución y comercialización de tortillas de maíz en el Estado de Jalisco.

En este sentido, el acuerdo que se somete a su consideración tiene los siguientes proveídos:

Primero. que se tenga por presentado en tiempo el Dictamen de Probable responsabilidad.

Segundo. Que se ordene a la Secretaría Técnica se dé inicio al procedimiento seguido en forma de juicio dentro del Expediente que he referido, mediante el emplazamiento con el Dictamen a las personas señaladas como probables responsables.

Asimismo, se establece que se informe a los probables responsables que, una vez emplazados tendrán acceso al Expediente y contarán con un plazo de cuarenta y cinco días hábiles improrrogables para manifestar lo que a su derecho convenga, adjuntar los medios de prueba, documentales que obren en su poder y ofrecer las pruebas que ameriten algún desahogo. También, el acuerdo establece que se informa a los probables responsables que el expediente se encuentra a su disposición en las oficinas de esta COFECE para consultarlo y por último, señala el acuerdo se requiere a los probables responsables para que, dentro de un plazo de cuarenta y cinco días hábiles, presenten copia de las declaraciones anuales de impuestos de los ejercicios fiscales dos mil quince y dos mil dieciséis.

→ Fundamento legal. Artículo 113, fracción III de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Artículo 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública Artículo 3, fracción IX de la Ley Federal de Competencia Económica, por tratarse de información entregada con el carácter de confidencial a la Comisión Federal de Competencia Económica, teniendo derecho a ello, de conformidad con las disposiciones aplicables.
Eliminado: 0 párrafo (s), 0 renglón (es), 11 palabra (s) y 0 cantidad (s).

Este es en términos generales Comisionado el contenido del acuerdo que se encuentra a consideración de este Pleno.

JINZ: Muchas gracias.

Preguntaría primero si ¿la Comisionada Presidenta dejó voto en este caso?

SLR: Sí, Comisionado, la Comisionada Alejandra Palacios Prieto emite su voto en el sentido del proyecto del acuerdo.

JINZ: Muchas gracias.

Entonces preguntaría a este Pleno si ¿tienen algún comentario al respecto?

Si no tuvieran comentarios al respecto, someto a su consideración el acuerdo con los resolutivos que mencionó el Secretario Técnico.

Secretario Técnico, que quede constancia que por unanimidad se tiene por presentado el Dictamen de Probable responsabilidad, se ordena a la Secretaria que se dé inicio al procedimiento seguido en forma de juicio y todos los otros resolutivos que usted mencionó.

Muchas gracias.

Una vez desahogada la agenda prevista para el día de hoy les pregunto si ¿tienen algún otro tema que discutir?

Si no hubiese más temas, se da por terminada esta sesión.

Muchas gracias.