



VERSIÓN PÚBLICA

Descripción: Versión pública de la Versión Estenográfica de la octava sesión ordinaria del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica celebrada el veintitrés de febrero de dos mil diecisiete.

Agente Económico: No aplica.

Fecha de clasificación: diecinueve de abril de dos mil diecisiete.

Número de acta de clasificación: COT-013-2017.

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 Obligados⁴; 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 3-8, 10, 11, 13, 14, 16, 18, 19, 21-23p

Titular de la Unidad Administrativa

Sergio López Rodríguez
Secretario Técnico

Responsable del resguardo de la información

Sindy Evelyn 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

**8ª. SESIÓN ORDINARIA DEL PLENO, CELEBRADA
EL VEINTITRES DE FEBRERO DE DOS MIL DIECISIETE**

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Alejandra Palacios Prieto (APP): Muy buenos días, hoy es veintitrés de febrero del dos mil diecisiete, celebramos la octava 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.

El día de hoy estamos todos los Comisionados reunidos, también nos acompaña el Secretario Técnico quién puede dar constancia de la... fe y constancia de la presencia de todos nosotros.

Inicio la sesión leyendo el orden del día de esta octava sesión de este año.

El primer punto es la presentación, discusión, y en su caso, aprobación de las actas correspondientes a la quinta y sexta sesiones ordinarias del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, celebradas los días dos y nueve de febrero de dos mil diecisiete, así como la primera sesión excepcional celebrada el tres de febrero de dos mil diecisiete.

El segundo punto en el orden del día es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre tiendas Soriana, S.A. de C.V., y Tiendas Chedraui, S.A de C.V. Asunto CNT-084-2016.

Tercer punto en la agenda es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Delta Air Lines, Inc., y Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. Asunto CNT-127-2016.

Cuarto punto del orden del día es la presentación, discusión, y en su caso, resolución sobre la concentración entre Prediales Atenas, S.A de C.V., y CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple, como Fiduciario. Asunto CNT-145-2016.

Quinto punto en el orden del día, presentación, discusión, y en su caso, resolución sobre la concentración entre Casablanca Holdings, L.P., ALG UVC Holdings B.V., y ALG B.V. Asunto CNT-002-2017.

Sexto punto en el orden del día [es la] presentación, discusión, y en su caso, resolución sobre la concentración entre Deutsche Bank México, S.A., Institución de Banca Múltiple, División Fiduciaria, como fiduciario, Trazzo Urbano Internacional, S.A. de C.V., Altabaka S.A. de C.V., y Comarca Grande S.A. de C.V. Asunto CNT-016-2017.

Séptimo punto en el orden del día, presentación, discusión, y en su caso, resolución del procedimiento para determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia previsto en el artículo 94 de la Ley Federal de Competencia Económica, en el mercado del servicio público de transporte de carga en general con dimensión geográfica circumscripita al Estado de Sinaloa. Asunto IEBC-002-2015.

¿Alguien tiene algún comentario sobre la agenda del día de hoy?

Si no hay comentarios, entonces iniciamos el desahogo de la misma, empezando por la presentación, discusión, y en su caso, aprobación de las actas correspondientes a la quinta y sexta sesiones ordinarias del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, celebradas los días dos y nueve de febrero de dos mil diecisiete, así como la primera sesión excepcional celebrada el tres de febrero de dos mil diecisiete.

¿Alguien tiene comentarios sobre el acta de dos de febrero?

Nadie tiene comentarios.

Entonces pregunto, ¿quién estaría a favor de su aprobación?

Secretario Técnico, por unanimidad de votos queda autorizada esta acta.

Del acta de la sesión del nueve de febrero, ¿alguien tiene algún comentario?

Nadie tiene comentarios.

Entonces pregunto, ¿quién estaría a favor de su autorización?

Secretario Técnico, por unanimidad de votos también queda aprobada esta acta de nueve de febrero de dos mil diecisiete.

Y con respecto a la sesión excepcional, celebrada el tres de febrero de dos mil diecisiete pregunto, ¿alguien tiene comentarios?

No hay comentarios, entonces pregunto ¿quién estaría a favor de la autorización de esta acta?

Por unanimidad de votos también, Secretario Técnico.

En resumen, las tres actas que están hoy en el orden del día quedan aprobadas por unanimidad de votos.

Pasamos al segundo punto del orden del día, que es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Tiendas Soriana, S.A. de C.V., y Tiendas Chedraui, S.A. de C.V. Asunto CNT-084-2016.

Cedo la palabra al Comisionado Ponente, Martín Moguel Gloria.

Martín Moguel Gloria (MMG): Muchas Gracias, Comisionada Presidente.

Bueno sobre este asunto, mi proyecto de resolución fue circulado con anterioridad a esta sesión, por lo tanto, haré una breve reseña del contenido de dicho proyecto.

El primero de agosto de dos mil dieciséis, Tiendas Soriana, S.A. de C.V. (en adelante, Soriana) y Tiendas Chedraui, S.A. de C.V. (en lo sucesivo, Chedraui), notificaron la concentración.

La transacción fue notificada con base en lo resuelto por el Pleno de esta Comisión mediante resolución de cinco de octubre de dos mil quince, emitida dentro del expediente CNT-021-2015 (en adelante, la resolución), en particular de conformidad con lo señalado en la Sección III, inciso A, del Programa de Desinversión de Activos y Obligaciones Relacionadas (en lo sucesivo, Programa de Desinversión), que estipula lo siguiente:

[REDACTED]

Los notificantes manifestaron expresamente que uno de los objetivos de la transacción es dar cumplimiento a las condiciones que la Comisión impuso a Soriana en la resolución y cito textualmente:

[REDACTED]

Por escrito de diecinueve de enero de dos mil diecisiete, notificado personalmente el veintitrés de enero del mismo año, se citó a los notificantes para comunicarles de posibles riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia, a efecto de que éstos pudieran presentar sus propuestas de condiciones que permitieran corregir los riesgos señalados. Dicha reunión se llevó a cabo el veinticinco de enero del año en curso.

La transacción notificada consiste en el arrendamiento de cinco tiendas propiedad de Soriana y la sesión de derechos de una tienda arrendada por Soriana a favor de Chedraui.

Los promoventes señalan que el arrendamiento de las cinco tiendas se llevaría a cabo de la siguiente forma:

Funcionamiento 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.
Elicitado: 2 párrafos, 0 renglones, 0 palabras y 0 cantidades.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Lo anterior, en los mismos términos y condiciones en los que se encuentra el propio contrato.

Como se describió con anterioridad, la transacción fue notificada con base en lo resulto por el Pleno de esta Comisión, mediante resolución emitida en el expediente CNT-021-2015.

Las partes en la transacción, Soriana es una sociedad que participa en la comercialización de una amplia gama de productos en las categorías de ropa, mercancías generales, abarrotes y alimentos perecederos. Lo anterior, a través de seis formatos de tienda, bajo esquemas de venta al mayoreo, medio mayoreo, menudeo y tienda de conveniencia.

Chedraui es una sociedad mexicana dedicada a la comercialización en tiendas de autoservicio de alimentos, perecederos, artículos para el hogar, electrónicos, farmacéuticos, ropa, entre otros. Actualmente, tiene sucursales distribuidas en toda la República Mexicana que operan bajo diferentes formatos de tiendas de autoservicio.

Soriana declaró, entre otras cosas, que la transacción es consecuencia de las condiciones que ellos mismos aceptaron; ii) que cumplen con el programa de desinversión porque transfiere cinco tiendas a un competidor viable y efectivo; iii) Chedraui tendría el control de las tiendas; y iv) que el Pleno admitió como forma de desinversión el arrendamiento.

Para este efecto, los términos desinvertir y desinversión se refieren a retirar al capital invertido en las tiendas que incluyen los activos en inventario propiedad de Soriana y que debían desinvertirse en términos del programa de desinversión.

En términos de la resolución, las obligaciones asumidas por Soriana implicaban no adquirir determinadas tiendas o en caso de adquirirlas, retirarlas del capital invertido para volver al estado que tenía el proceso de competencia y libre concurrencia antes de que las tiendas fueran adquiridas.

“ 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: 4 párrafos, 0 renglones, 0 palabras y 0 cantidades.

La resolución establece en su consideración Décima cuarta que, y citó "No obstante, se considera que la autorización de la concentración materia del presente expediente podría sujetarse al cumplimiento de las condiciones que se exponen en la presente consideración y que (...). Esta Cofece considera que las condiciones mencionadas corrigen de forma estructural los riesgos identificados en la presente resolución (...)" y en el cuadro dieciocho expresamente se señaló "Opciones para restituir las condiciones de competencia existentes antes de la concentración en los mercados con riesgos a la competencia y libre concurrencia." Y restituir es Restablecer o poner algo en el estado que antes tenía, esto es que Chedraui... ¡Perdón! Que Soriana no podía... tendría que... no tendría que adquirir estas tiendas o en caso de adquirirlas tendría que venderlas.

Ahora se considera que Soriana no cumple con el programa de desinversión toda vez que:

- i) El arrendamiento no constituye la transmisión de activos por parte del arrendador, solo el otorgamiento del uso y goce temporal de una cosa; por tanto, no se retira el capital invertido;
- ii) El cumplimiento a las condiciones impuestas en la resolución en ningún momento autoriza a Soriana a retener parcial o totalmente las tiendas de forma directa o indirecta conforme al programa de desinversión.
- iii) Se considera importante recordar que del análisis efectuado en el expediente CNT-021-2015 se determinaron ciertos mercados con riesgos a la competencia de ahí que la imposición de condiciones que fueron aceptadas por Soriana corregirían de forma estructural los riesgos identificados que conllevaría a la corrección de los efectos anticompetitivos que se advirtieron en el análisis de dicha concentración.

El Pleno no admitió el arrendamiento como una forma de cumplimiento, vale la pena resaltar que el folleto de desinversión Tiendas CCM elaborado por Soriana señala y cito textualmente:

"(...)

[REDACTED]

(...)

Se cierra la cita.

¡Perdón!

Sigue:

[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: 2 párrafos, 0 renglones, 0 palabras y 0 cantidades.

En la transacción radicada en el expediente CNT-021-2015 y conforme al escrito de aceptación de condiciones, Soriana se obligó a adquirir ciertas tiendas para posteriormente desinvertirlas. Dicha adquisición ocurrió sin hacer una separación del inmueble y la tienda por lo que entraron a su patrimonio de esa manera y se comprometieron a desinvertirlas como una unidad, así es que la propuesta de desinversión notificada por Soriana no elimina los efectos contrarios a la libre concurrencia y al proceso de competencia derivados de la concertación CNT-021-2015, ya que no restauran las condiciones de competencia previas a dicha concentración.

Asimismo, la propuesta de desinversión no restaura las condiciones de competencia y libre concurrencia toda vez que las tiendas a desinvertir de Soriana deben implicar que Chedraui las opere como negocio autónomo de Soriana y no como se pretende en esta concentración que exista una relación o vínculo entre competidores. Además, la renta [REDACTED] fijada como contraprestación implica la creación de un vínculo continuo entre competidores. Con este esquema, [REDACTED]

[REDACTED] que podría facilitar sustancialmente a los participantes de esta concentración el ejercicio de conductas prohibidas por la Ley, lo que actualizaría el supuesto del artículo 64, fracción III de dicho ordenamiento [Ley Federal de Competencia Económica]. Dicha renta [REDACTED] no puede variar ni directa ni indirectamente de las tiendas que deben ser desincorporadas conforme a las condiciones aceptadas por Soriana porque no deben de estar en sus activos. Además, podría implicar el intercambio de información sensible entre Soriana y Chedraui que podría dañar la competencia y la libre concurrencia y de aceptarse en los términos planteados, esta autoridad estaría autorizando el facilitar prácticas monopólicas prohibidas por el artículo 53 de la Ley.

Por lo que es grave que Chedraui y Soriana no sean competidores independientes como lo ordena el programa de desinversión.

Finalmente, el veinticinco de enero de dos mil diecisiete, en el acta respectiva en donde se les comunicaron los riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia, Soriana manifestó:

[REDACTED]

Sin embargo, posteriormente los propios promoventes presentaron escritos en los que alegan porque no afectarían el proceso de competencia y libre concurrencia el arrendamiento propuesto en el presente asunto.

Por otro lado, las tiendas en las que Soriana tiene celebrado un contrato de arrendamiento y no es el propietario del inmueble, la desinversión tendría que

** Fundamento legal: Artículo 113, fracción III de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Artículo 115 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: 1 párrafo, 0 renglones, 13 palabras y 0 caracteres.

realizarse mediante la cesión de los derechos del contrato de arrendamiento, toda vez que resultaría imposible para Soriana venderlas.

En este sentido y conforme a la transacción que se notifica, por lo que hace a la tienda ubicada en [REDACTED] en la que se propone la cesión de derechos de arrendamiento, esta autoridad considera... más bien, esta Ponencia considera que se cumple con el esquema de desinversión, ya que no es posible para Soriana vender esa tienda, sino únicamente ceder los derechos del contrato de arrendamiento, debido a que el inmueble pertenece a un tercero no involucrado directamente en la transacción y no se advierte que dicha cesión pueda afectar el proceso de competencia y libre concurrencia, en conclusión, esta Ponencia propone:

Es (sic) objetar la transacción correspondiente a las cinco tiendas propiedad de Chedraui y autorizar realización de la concentración correspondiente a tienda que tiene en arrendamiento con un tercero y que en esta operación daría la sesión de derechos en la tienda ubicada en Acapulco, Guerrero.

Muchas Gracias.

APP: Gracias Comisionado.

¿Alguien tiene algún comentario?

Comisionado Navarro.

Jesús Ignacio Navarro Zermeño (JINZ) Estoy de acuerdo con la ponencia y nada más para abundar un poquito más, se hablaba respecto de lo que se quería decir de desinversión dentro de los compromisos y se aclaraba hasta yéndose a términos diccionarios etcétera.

Abundando un poquito más, en el numeral quinto de los compromisos se habla también, textualmente dice: [REDACTED]

[REDACTED]. Este punto... este punto cinco de los compromisos da... se pueden desprender varias cosas; la primera es efectivamente estamos hablando... la venta de tiendas es claramente el compromiso establecido por la Comisión y fue el que se aceptó por las partes, de lo contrario este numeral no tendría sentido. Este compromiso es todavía más restrictivo que la sola venta de las tiendas, dado que se impusieron las condiciones y se aceptaron las condiciones de que no se podrían vender a crédito, lo cual todavía es más restrictivo, o sea, nosotros no queríamos dentro de todas las condiciones, que hubiera una relación contractual de largo plazo para que fuera completamente estructural la separación a tal grado que no solamente era una venta financiada por un tercero la única que se iba a aceptar. Entonces, el arrendamiento es claramente una relación muy cercana a lo que hubiera sido una venta a crédito en la medida en que el arrendamiento se puede considerar como una parte del pago de una venta que nada más está por el flujo y no necesariamente por el capital invertido, pero yo creo que si le pensamos un

poquito más... porque esta medio... como lo puse yo en mi voto la redacción está un poquito mala, pero se podría abundar en la resolución de que no solamente la parte textual de que habla que vender sino todo el conjunto de condiciones, no hay otra explicación más que tenían que vender para poder satisfacer la preocupación del Pleno de una separación estructural de estas tiendas.

Gracias.

APP: En mi caso, no estoy de acuerdo con la ponencia.

Desde mi perspectiva, me parece que el termino desinversión tiene una interpretación más amplia de la que el Comisionado Ponente le está asignando y entonces, me parece que una renta pudiera ser válida en este sentido. Me preocupa que en la propuesta que nos presentan la renta que pudiera haber de los locales de Soriana por parte de Chedraui están relacionados con un pago [REDACTED] en términos de ventas, entonces mi propuesta sería objetar la transacción en los términos en los cuales fue planteada pero no necesariamente en el sentido del Comisionado Ponente y sujetar la autorización a que se modifique la contraprestación a efecto de que el pago del arrendamiento sea un [REDACTED] y que sean los miembros de esta transacción quienes decidan si con un [REDACTED] están dispuestos a ceder las empresas y en el caso de que si quisieran seguir con el esquema de arrendamiento [REDACTED] pues entonces la concentración no queda autorizada. Esta es mi propuesta.

Bueno, como no hay comentarios pregunto, ¿quién estaría a favor de la no autorización de la concentración como viene planteado en el proyecto de resolución del Comisionado Ponente y autorizar la tienda que está relacionada con [REDACTED]?

Eso es, con seis votos [y] un voto en contra y le pido Secretario Técnico que quede asentado en qué sentido era mi voto.

Muchas Gracias.

Pasamos entonces al siguiente punto del orden del día, es el tercer punto que es la presentación, discusión, y en su caso, resolución sobre la concentración entre Delta Air Lines, Inc, y Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. Asunto CNT-127-2016.

Le cedo la palabra al Comisionado Ponente. Eduardo Martínez Chombo.

Eduardo Martínez Chombo (EMC): Muchas Gracias.

Como antecedente de esta operación existen tres hechos que los nombro a continuación, tres hechos que sirven de antecedentes que es la concentración...

Primero: la concentración notificada por Delta y Aerovías de México S.A. de C.V. (en adelante Aeroméxico) que es Aerovías, subsidiaria de Aeroméxico, operación consistente en la realización de una alianza entre ambas empresas para operar de manera conjunta todos sus vuelos transfronterizos entre México y Estados Unidos

de América, a través de la celebración de un Acuerdo Conjunto de Cooperación (que es denominado Joint Venture).

Dicha operación fue resuelta por la Comisión, imponiendo condiciones para su realización bajo el expediente CNT-050-2015 y que fue resuelto en el mes de marzo del dos mil dieciséis. Las condiciones contenidas en la resolución señalada fueron aceptadas total e incondicionalmente por las partes en mayo del dos mil dieciséis y a la fecha, Delta y Aeroméxico no han comunicado a la Comisión el cumplimiento a las condiciones referidas.

El segundo antecedente es la entrada en vigor del Acuerdo Bilateral sobre Transporte Aéreo suscrito entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América en agosto de dos mil dieciséis (que lo denominare Acuerdo Bilateral Vigente).

Y como tercer antecedente: el condicionamiento del Departamento de Transporte de Estados Unidos (DOT, por sus siglas en inglés) al Joint Venture, condicionamiento que tenemos noticias que fue aceptado por parte de Delta y Aerovías, el cinco de enero del presente año.

Bueno, la operación notificada consiste en que Delta adquirirá un porcentaje de las acciones representativas del capital social de Aeroméxico. Como resultado de la operación, Delta aumentará su participación en el capital de Aeroméxico. a adquisición de acciones se realizará mediante una oferta pública de adquisición.

Delta declara que la operación actualiza todas las fracciones del artículo 86 de la LFCE.

La operación incluye cláusula de no competir.

Adquirente. Delta es una sociedad norteamericana, dedicada a la prestación de servicios de transporte aéreo de personas y de carga dentro de EUA y puntos de origen o destino en el extranjero. También, participa, a través de subsidiarias, en otros servicios relacionados con el transporte aéreo. Es miembro fundador de la alianza aérea mundial SkyTeam y tiene varios acuerdos bilaterales de comercialización con otras aerolíneas estadounidense e internacionales.

Como vendedor, Aeroméxico es una sociedad pública mexicana, la cual es controladora de un grupo de subsidiarias dedicadas a la prestación de servicios de transporte aéreo de personas y de carga dentro de México y puntos de origen o destino en el extranjero. Al igual que Delta, es miembro fundador de la alianza aérea mundial SkyTeam y cuenta con diversas alianzas con otras aerolíneas extranjeras.

El objeto de la operación son las acciones representativas de Aeroméxico.

Pasando al análisis sobre el mercado relevante, Delta y Aeroméxico coinciden en la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular de personas y de carga. Dado el marco normativo vigente, las aerolíneas sólo pueden

operar sus rutas desde y hacia países extranjeros directamente desde sus países de origen.

Del análisis del producto ofrecido por las partes, se define que el producto relevante, como el servicio de transporte internacional aéreo regular de personas con origen-destino México, independientemente del tipo de aerolínea que otorgue el servicio en cuestión. Dicho producto relevante se provee mediante redes internacionales... redes transnacionales.

A través de la operación notificada, Delta y Aeroméxico tendrían una red integrada, por lo cual es necesario analizar los efectos a nivel de red, como se hizo en su momento en el expediente CNT-050-2015, así como también se tienen que considerar aspectos dinámicos en términos de sus efectos en la flexibilidad de las aerolíneas de poder cambiar y añadir rutas, así como aumentar o disminuir la frecuencia en respuesta de los cambios en la estructura competitiva de las diferentes rutas operadas.

Por lo anterior, el mercado geográfico relevante se define a nivel de red conformado por vuelos directos e indirectos.

Para este análisis, resalta la importancia de los acuerdos bilaterales en la estructura de competencia en las redes, es decir, cabe acotar que a pesar que se es un análisis a nivel de red... cabe acotar, sin embargo, que el transporte internacional está regulado por acuerdos bilaterales entre países por el uso del espacio aéreo así las redes con que cuenta cada aerolínea para conectar los diferentes países dependen de dichos acuerdos bilaterales y sus restricciones normativas.

Aun cuando Aeroméxico y Delta pudieran coincidir en rutas con origen destino México y destino origen otras regiones distintas a Estados Unidos, por ejemplo, México-Europa, México-África, mediante la prestación de vuelos directos las restricciones legales de vuelo destormados por la existencia de acuerdos de cielos abiertos entre los países limitan la existencia de tal traslape y/o reducen el grado de competencia entre Aeroméxico y Delta. Así, por ejemplo, mientras que Estados Unidos tiene más de cien acuerdos, en México acaba de entrar en vigencia el primer acuerdo de este tipo (el acuerdo bilateral vigente), esta diferencia de acuerdos bilaterales se refleja en una asimetría en la estructura y flujos de las redes, así mientras las aerolíneas mexicanas concentran sus redes en tráfico México- Estados Unidos, las estadounidenses presentan una mayor diversificación. Estas asimetrías provocan que el principal traslape de Aeroméxico y Delta se concentre en la vía México-Estados Unidos.

Aeroméxico y Delta coinciden en ■ rutas directas, ■ rutas indirectas y en ■ aeropuertos dentro de los Estados Unidos y México. Respecto de México y otras regiones. Delta y Aeroméxico coincidieron en ■ rutas indirectas y en ■ aeropuertos. Así el grado de competencia, en término de estructura de red, es mayor en la vía México -Estado Unidos que en México-el resto del mundo.

Fundamento legal: Artículo 173, 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 párrafos, 0 renglones, 3 palabras y 5 cantidades.

Cabe señalar que esas sociedades cuentan con convenios de códigos compartidos, mediante los cuales pueden ofrecer vuelos y conexiones operados por ambas aerolíneas.

En términos de los flujos de pasajeros de las redes, en dos mil quince, el [REDACTED] de los pasajeros internacionales con origen/destino [a] México tuvieron como destino/origen [a] Estados Unidos, seguido muy atrás por Canadá [REDACTED], en contraste para el caso de Estados Unidos y en el mismo año, el [REDACTED] de los pasajeros internacionales con origen/destino [a] Estados Unidos tuvieron como destino Canadá, seguido de cerca por México con el [REDACTED]. Se observa, asimismo, que para Aeroméxico el principal destino es Estados Unidos, mientras que para Delta es México. Esta situación sugiere que Aeroméxico y Delta ejercen entre sí una mayor presión en la red México-Estados Unidos, en comparación la red México- El resto del Mundo.

Otro aspecto importante son las diferencias en las redes regionales, [que] también se ven reflejadas en la cantidad de aerolíneas que concurren, la composición de aerolíneas y cuotas de mercado de las aerolíneas (en términos de pasajeros) en cada red regional.

[REDACTED]

Este patrón de participación está determinado por los acuerdos bilaterales entre países que limitan la posibilidad de que aerolíneas de otras nacionales participen en esas redes regionales.

[REDACTED]

Sobre los efectos posibles del acuerdo bilateral vigente, el acuerdo bilateral vigente reduce algunas restricciones legales en la conformación de la red México-Estados Unidos, lo cual podría aumentar la competencia (actual o potencial) entre Aeroméxico y Delta, por ejemplo, generan nuevos vínculos transnacionales [y] en algunos casos desvía flujos nacionales hacia flujos transnacionales, por ejemplo, en la zona fronteriza.

Por otra parte, la restricción del acuerdo de no permitir a las aerolíneas estadounidenses (incluida Delta) ofrecer vuelos directos entre México y algún otro

“ Fundamento legal: Artículo 113, fracción III de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Acaso a la Información Pública Artículo 8, 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: 2 párrafos, 0 renglones, 0 palabras y 4 cantidades.

país, continúa limitando la competencia entre Aeroméxico y Delta en rutas distintas a las que conectan México y Estados Unidos.

Por lo anterior, se considera que la entrada en vigor de Acuerdo Bilateral Vigente implica, en un futuro cercano, que la competencia (actual y potencial) entre Delta y Aeroméxico se pueda intensificar en la red México-Estados Unidos, y que, para la red México-Resto del Mundo, la competencia entre Delta y Aeroméxico no sufra cambios significativos pues esta se realiza (muy probablemente) a través de vuelos indirectos con escala precisamente en Estados Unidos.

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

Por otra parte, las condiciones impuestas por el DOT, y aceptadas por las Partes, al parecer no alteran los efectos de la operación (esto es para vuelos con origen y destino en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México), en el sentido de que no han alterado sus planes de negocio y por lo tanto ese evento no provoca que los efectos del Joint Venture, analizados anteriormente, sean distintos a los que presenta esta operación.

Como conclusión de todo lo señalado anteriormente, se encuentra que Aeroméxico y Delta ejercen entre sí una mayor presión competitiva en la red México- Estados Unidos, en comparación con la red México- Resto del Mundo, debido principalmente por los efectos de los acuerdos bilaterales; que la entrada en vigor del acuerdo bilateral vigente implica en un futuro cercano que la competencia entre Delta y Aeroméxico se puede intensificar en la red México- Estados Unidos, mientras que para la red México- Resto del Mundo, la competencia entre México y Aeroméxico no sufrirá cambios significativos y que por consiguiente las implicaciones del Joint Venture analizados bajo el expediente CNT-050-2015 no son distintos a los de la presente operación.

Bueno, para fortalecer la idea del análisis de la operación bajo un enfoque de red, así como la predominancia de las implicaciones del transporte transfronterizo México- Estados Unidos y la importancia del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se presenta en la ponencia que circulé, [el] estudio econométrico que analiza los precios de Aeroméxico el cual también hace uso de una base de datos extensa que incluye vuelos transfronterizos como vuelos al resto del mundo y que permite ampliar a la vez y a la vez ser consistente con el estudio elaborado para el expediente CNT-050-2015.

A partir de este estudio econométrico, se sugiere o indica que el análisis de mercado relevante desde un enfoque de red predominantemente transfronterizo México-Estados Unidos es apropiado. Es por ello, por todo lo anterior, tanto el estudio econométrico como todo lo que señale de las restricciones legales, así como la

competencia, la concentración de competencia de Aeroméxico- Delta en la ruta México- Estados Unidos, es por ello que defino el mercado relevante a analizar para la presente operación como el transporte aéreo regular de pasajeros México- Estados Unidos semejante al expediente CNT-050-2015, a través de las redes conformadas por vuelos directos e indirectos, así los efectos de la presente operación van muy en línea con lo encontrado en la concentración CNT-050-2015, por lo que para sintetizar la exposición se abordara a continuación de manera muy general.

Efectos de la operación.

Estructura del mercado. Si bien los índices de Herfindahl estimados con variables agregadas, indican bajos niveles de concentración en el transporte trasfronterizo el análisis debe ser complementado con otros aspectos o elementos de la estructura de mercado como se señala en su momento en los criterios técnicos permitidos por la Comisión.

Así se prosigue a analizar estos otros elementos. Presión competitiva que... los voy a señalar muy rápidamente.

Presión competitiva de Delta sobre Aeroméxico. Analizando el impacto de la operación en rutas en donde existe coincidencia, de la estimación econométrica se obtienen estimaciones de que Delta disciplina entre [REDACTED] y [REDACTED] los precios que Aeroméxico fija. Adicionalmente, la competencia potencial que ejercen los competidores provoca que Aeroméxico fije precios menores entre [REDACTED] y [REDACTED] por cada competidor potencial entrante. Así, como resultado de la operación, la eliminación o reducción de la presión competitiva que ejerce Delta sobre Aeroméxico, implicaría que Aeroméxico pudiera incrementar sus precios en toda la red México- Estados Unidos, diferenciando la magnitud del efecto en rutas en donde ambas aerolíneas coinciden actualmente y en rutas donde puedan coincidir.

Cambio en las redes y relevancia del AICM. Como resultado de la operación y bajo el contexto del Acuerdo Bilateral Vigente, la red de Aeroméxico-Delta crecerá de forma geométrica en la parte de vuelos transfronterizos. Actualmente, la red de Aeroméxico conecta a menos de 1,000 pares de ciudades, y la de Delta entre 1,000 y 2,000 pares de ciudades. Después de la operación, la red de Aeroméxico-Delta conectará a casi 11,000 pares de ciudades, siendo así la red más grande de vuelos transfronterizos entre México y Estados Unidos. Si bien existirá competencia por parte de otras aerolíneas norteamericanas, sus redes serán de menor tamaño. Por ejemplo, [REDACTED] tiene un poco más de 4,000 y de 6,000 pares de ciudades, respectivamente.

Así, como consecuencia de la operación, los consumidores tendrán incentivos a cambiar su preferencia por Delta- Aeroméxico, por el tamaño relativo de sus redes.

Por otra parte, el tamaño y estructura de las redes están relacionadas con el acceso al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, toda vez que, por sus características, ubicación geográfica y número de operaciones, el Aeropuerto no

** 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 ella, de conformidad con las disposiciones aplicables. Eliminado: 0 párrafos, 0 renglones, 2 palabras y 4 cantidades.

puede ser sustituido por otros aeropuertos mexicanos como hub para rutas en conexión.

Destaca además que Aeroméxico es la línea mexicana con mayor cantidad de rutas internacionales con conexión en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Por otra parte, se observa una relación positiva entre las cantidades de Slots y las cantidades de rutas que ha tenido cada aerolínea y también que la operación implicaría una acumulación de slots en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. En dos mil quince, Aeroméxico tenía el [REDACTED] del total de los slots en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, mientras que Delta el [REDACTED]. Así, como resultado de la operación, ambas aerolíneas acumularían el [REDACTED]. Siendo que sus participaciones varían por franja horario.

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

Dada la relevancia del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para la creación y expansión de las redes México-Estados Unidos, se vuelve importante entonces analizar ([como] se hizo en el expediente CNT-050-2015) la posibilidad de acceso a los slots en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Bueno, en términos generales como ya se analizó en el CNT-050-2015, en la medida que existe saturación en el Aeropuerto y sea oneroso el proceso de adquisición de slots para tener acceso y contar con los servicios necesarios para el despegue/aterrizaje, es menos probable que una aerolínea entre a esa ruta o, si ya está, pueda incrementar la frecuencia de sus vuelos. La falta de acceso ya sea al aeropuerto de origen o de destino es suficiente para que no exista la entrada o expansión de vuelos en la ruta en cuestión.

Respecto del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, la SCT ha declarado diversos horarios de dicho aeropuerto como saturados. También la IATA ha declarado que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México presenta saturación (a nivel 3).

A pesar de esta saturación del aeropuerto, el administrador aeroportuario no ha instrumentado los mecanismos que prevé la Ley de Aeropuertos para una mejor asignación de los slots.

Esta situación provoca que las alternativas para que un nuevo entrante acceda a slots en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México sean pocas o que existan o que exista gran incertidumbre al respecto.

Además, los mecanismos de asignación de horarios de despegue y aterrizaje vigentes, actualmente utilizan criterios de antigüedad lo que también implica una restricción para que nuevas aerolíneas accedan de manera oportuna y suficiente a

los servicios aeroportuarios en dicho aeropuerto y operen el servicio de transporte aéreo de pasajeros.

Respecto a los riesgos a la competencia, así con la operación Aeroméxico aumentaría la cantidad de slots en el aeropuerto dicha acumulación tendría un impacto directo sobre las condiciones de competencia en toda la red México-Estados Unidos al incrementar el costo de oportunidad del uso de slots por lo que Aeroméxico aumenta su poder de mercado, por lo tanto, la presente operación puede conferir a Aeroméxico y Delta el poder de fijar precios unilateralmente o restringir sustancialmente la base o suministro dentro del mercado relevante sin que los agentes competidores puedan actuar potencialmente sobre dicho poder.

Sobre las barreras a la entrada, se considera que la operación actualiza las hipótesis previstas en la fracción II del artículo 64 de la Ley [Federal de Competencia Económica] porque Aeroméxico y Delta esperan un aumento en capacidad en la red combinada lo que implica una mayor intensidad de operación y maniobra en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, hub de Aeroméxico; ii) cambios en la asignación, y iii) reevaluación de todas las rutas en el contexto de una red integrada.

Considerando las restricciones en slots que existe en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, la operación puede permitir a Aeroméxico y Delta ejercer una mayor presión para solicitar y usar horarios disponibles y dadas las reglas de asignación de los Slots que se aplican en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, donde tienen preferencia los operadores con mayor antigüedad, es posible que las Partes pudieran llegar a tener preferencia sobre sus rivales.

Por lo anterior, por la presión que ejercerían en cuanto a los Slots en horarios saturados, la operación podría tener como efecto establecer barreras a la entrada en todas aquellas rutas en las que son competidores actuales o potenciales, que en este caso son principalmente todas aquellas rutas transfronterizas México – Estado Unidos.

Existen también otras fuentes que generan barreras a la entrada, tales como los programas de viajero frecuente, así como los incentivos otorgados a agencias de viajes que fortalecen los efectos de una mayor red. Asimismo, la operación tendría como resultado la alineación de intereses de Delta y Aeroméxico con respecto al uso de sus Slots en los aeropuertos donde participan y profundizará la relación que ya tienen esas empresas.

Respecto a las ganancias en eficiencias, no se presentaron estudios económicos peritajes u otros documentos que demuestren una mejora al bienestar del consumidor como resultado específico de la operación que se notifica.

Por lo tanto, dada la notificación de los riesgos el día once de noviembre de dos mil dieciséis, esta Comisión tuvo por presentado un escrito con condiciones las cuales en resumen consisten en no cerrar la presente operación hasta que se cumpla con las condiciones impuestas en la resolución CNT-050-2015 y cumplir con las

condiciones que sean vigentes con posterioridad al cierre de la operación impuesta en la misma resolución CNT-050-2015.

Bueno, ya no les hago recordar cuales son... bueno, sí, yo creo que si vale la pena recordarles cuales son la resolución del expediente CNT-050-2015 a que hace referencia la presentación de los compromisos. A grandes rasgos como primero hay condiciones para realizar el Joint Venture que debe de cumplir antes de la fecha del cierre del Joint Venture, [REDACTED] está dirigida a prevenir una acumulación por parte de Aeroméxico de un mayor número de Slots en el Aeropuerto Internacional, el cual se encuentra saturado y cuenta con reglas de asignación con criterios antiguos.

El segundo es de subsistencia del Joint Venture que deben cumplirse con posterioridad a la fecha de cierre. En este caso, el Joint Venture tendria como consecuencia un incremento en la intensidad de operación y maniobra en el Aeropuerto por parte de Delta y Aeroméxico, lo que podría presionar el uso de Slots en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México e impedir a terceros el acceso a los mismos. Por ello, le impusieron las siguientes obligaciones a estas sociedades: i) no readquirir los Slots a ceder; ii) solicitar al Administrador Aeroportuario la misma cantidad de Slots que hayan efectivamente usado en la temporada previa; y iii) obtener la opinión favorable de la Comisión para poder recibir Slots mediante cesión.

Y el tercer gran grupo de condiciones de manera previa y posterior a la fecha del cierre del Joint Venture [es] no hacer uso estratégico de designaciones. En este caso como se cambió la parte del acuerdo bilateral, esto queda salvado.

Así, los riesgos identificados y las condiciones impuestas en la resolución del expediente CNT-050-2015 están estrechamente ligados al número de Slots con los que cuenta Aeroméxico y Delta en el Aeropuerto Internacional, así como a la posibilidad de que tanto Aeroméxico como Delta incrementen la tenencia de los Slots en ese aeropuerto y, así, se impida el acceso a terceros en el Aeropuerto Internacional.

La Propuesta de Condiciones que hicieron llegar las partes implica que no llevarán a cabo la operación que se notifica bajo el presente expediente hasta en tanto "se hubieren cumplido" las condiciones impuestas en la resolución del expediente CNT-050-2015, considerando que dichas condiciones deban ser cumplidas con anterioridad a la fecha de cierre del Joint Venture.

Al respecto, se considera que tal propuesta no corrige el riesgo de una mayor acumulación de Slots por parte del agente económico resultado de la operación, porque no considera el análisis previo que debe realizar la Comisión para determinar si el condicionamiento ha sido debidamente cumplido o no. Por ello, dicha Propuesta de Condiciones no resulta ser efectiva para resolver los riesgos que resultarían de la concentración que se notifica.

Para que la Propuesta de Condiciones resulte ser efectiva, se propone que la autorización de la presente operación pueda sujetarse al cumplimiento de la siguiente condición y abro comillas:

"Las Partes [Delta y Aeroméxico] por este medio asumen la obligación de no consumir la Operación antes de que la Comisión hubiera tenido por cumplidas las condiciones impuestas por esa H. Comisión en el expediente número CNT-050-2015, en la medida en que dichas condiciones deban ser cumplidas con anterioridad a la Fecha de Cierre".

Esta sería la recomendación sobre el establecimiento de condiciones y con esto concluyo.

Mi recomendación al Pleno sería objetar la operación en los términos presentados por las partes; sin embargo, sujetarla... se propone sujetar la operación... la autorización de la operación al cumplimiento de las condiciones impuestas por esta Comisión que acabo de señalar anteriormente.

Muchas Gracias.

APP: A Usted, Comisionado.

Muchas Gracias.

Pregunto sí, ¿alguien tiene comentarios?

EMC: Antes del comentario, sí quisiera agregar que el dieciséis de febrero de dos mil dieciséis... de dos mil diecisiete, el representante común designado en el expediente presentó con fundamento en la fracción II del artículo 21 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica una modificación a la propuesta de condiciones contenidas en el escrito de notificación que va en línea con lo señalado anteriormente.

Muchas Gracias

APP: Gracias Comisionado, ¿alguien tiene algún comentario?

Bueno, pues si no hay mayores comentarios pregunto, ¿quién estaría a favor de condicionar la concentración en los términos que fue...? no condicionar [Perdón] ¿Objetar la operación en los términos que fue presentada por las partes y sujetar la autorización al cumplimiento de las condiciones impuestas por el Comisionado Ponente que nos leyó, regreso rápidamente a ellas que es que tienen que cumplir con las condiciones impuestas en la resolución CNT-050-2015, antes del cierre de la operación, bueno que esta Comisión tengan por cumplidas las condiciones impuestas en la resolución CNT-050-2015 antes del cierre de la operación?

Por la parte de vendedores Prediales Atenas es una sociedad mexicana dedicada a la administración, compra, venta, arrendamiento, comercialización, fraccionamiento y urbanización de toda clase de bienes inmuebles; al comercio de materiales, productos y artículos para la construcción y sus anexos; y a la realización de actos administrativos, civiles y mercantiles que tengan relación con los fines anteriores.

El objeto de la operación el Fideicomiso 2032 que es un fideicomiso mexicano que tiene por objeto la [REDACTED]

Este fideicomiso cuenta con varios bienes inmuebles [REDACTED] en los cuales construirá [REDACTED] arrendamiento de espacios comerciales y para arrendamiento de espacios de oficina. [REDACTED]

Actualmente, el Fideicomiso 2065 cuenta con participación en el Fideicomiso 2032, y la participación restante la tiene Prediales Atenas.

Como se puede observar de la descripción anterior, la operación representa la consolidación de participación del Fideicomiso 2065 en el Fideicomiso 2032.

[REDACTED]

Por otra parte, el Proyecto que se adquirirá implica la creación de nueva oferta [REDACTED]

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

Por lo que mi recomendación es autorizar la operación.

Gracias.

APP: Gracias Comisionado.

¿Quién está a favor de autorizar esta transacción en los términos presentados?

Secretario Técnico, por unanimidad de votos queda autorizada esta transacción.

Pasamos al siguiente punto del orden del día, pero antes voy a llamar al Comisionado Miguel para que reingrese a la sala.

Ya ingresó el Comisionado Moguel a la sala.

Estamos en el punto quinto de la agenda del día de hoy que es la presentación, discusión, y en su caso, resolución sobre la concentración entre Casablanca Holdings, L.P., ALG UVC Holdings B.V., y ALG B.V. Asunto CNT-002-2017. Cedo la palabra al Comisionado ponente Benjamín Contreras Astiazarán.

Benjamín Contreras Astiazarán (BCA): Muchas gracias, Comisionada Presidenta.

Como se mencionó, el expediente es el CNT-002-2017, la transacción notificada consiste en la adquisición indirecta por parte de KKR & Co. L.P. (se denomina como KKR) y KSL Capital Partners IV, L.P. (denominado como KSL IV), a través de Casablanca Holdings L.P. (denominado como Casablanca), de las siguientes sociedades (son seis):

- i. AMResorts Holdings, L.P. (denominado como AMR);
- ii. AMSTAR Holdings, L.P. (denominado como AMSTAR);
- iii. Apple Vacations Holdings, L.P. (denominado como Apple Vacations);
- iv. ALG USA Holdings, LLC (denominado como ALG USA);
- v. ALG UVC Intermediate Holdings, LLC (denominado como ALG Intermediate);
- vi. ALG GP Acquisition Holdings, LLC (denominado como ALG GP Acquisition).

Como consecuencia de la operación, Casablanca adquirirá indirectamente las siguientes sociedades mexicanas:

- i. AMR Management MX, S. de R.L. de C.V. (denominado como AMR Management);
- ii. Club de Descuentos Vacacionales MX, S. de R.L. de C.V. (denominado como Club);
- iii. Ventas Vacacionales MX, S. de R.L. de C.V. (denominado como Ventas);
- iv. Amstar D.G.T. Cancún, S.A. de C.V. (denominado como Amstar DGT);
- v. Amstar Travel Services, S.A. de C.V. (denominado como Amstar Travel Services);
- vi. ALG Viajes México, S. de R.L. de C.V. (denominado como ALG Viajes);
- vii. ALG Viajes México Servicios, S. de R.L. de C.V. (denominado como ALG Servicios).

Los promoventes informaron que después de la operación, ciertos miembros de los órganos directivos del grupo empresarial al que pertenecen las Sociedades Objeto contarán conjuntamente con un [REDACTED] del capital social de Casablanca.

Bueno, hay ciertos porcentajes que en uno de los casos el de ALG Viajes la adquisición es de [REDACTED] en todos los demás casos es de [REDACTED]

La operación fue notificada con forme a lo dispuesto en el Artículo 86, fracción II y el 87 de la Ley Federal de Competencia Económica, no incluye cláusula de no competir.

Casablanca es un vehículo de inversión constituido con el propósito de llevar a cabo la operación que es propiedad de KKR y KSL.

KSL es un fondo de capital privado que pertenece a la firma de capital privado estadounidense KSL Advisors LLC, la cual tiene inversiones en empresas de hospitalidad, recreación y bienes raíces entre otros.

KKR es una empresa estadounidense que provee soluciones en mercados de capitales los fondos de capital privado afiliados a KKR, invierten en compañías de diversos sectores.

ALG UVC y ALG B.V., son sociedades tenedoras de acciones controladas por ALG Holdings B.V., la cual está afiliada a [REDACTED] una firma de inversión privada.

Las sociedades objeto junto con sus subsidiarias se dedican principalmente a dar servicios de transporte terrestre, excursiones, planificación de reuniones proveer tours y paquetes vacacionales, licenciamiento de marcas de hotel, servicios de gestión, asesoría financiera y operaciones de marketing incluyendo el desarrollo e implementación de campañas publicitarias de los hoteles que cuentan con las licencias de uso de las marcas de AMR y operaciones de venta de membresía de programas de lealtad entre otras actividades.

De acuerdo a la información presentada por las partes [REDACTED]

Ahora bien, (bueno esto ya lo había comentado algo) los promoventes señalaron que después de la operación, ciertos miembros de los órganos directivos del grupo empresarial al que pertenecen las Sociedades Objeto [REDACTED]

[REDACTED] Y al respecto, los promoventes señalaron que los Miembros Directivos [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 párrafos, 7 renglones, 95 palabras y 3 cantidades.

Dado lo señalado, se considera que la operación tendría pocas posibilidades de dañar la competencia y la libre concurrencia y es en ese sentido que mi recomendación al Pleno es autorizar esta operación y digo en los términos del proyecto de resolución que puse a su disposición.

Muchas Gracias.

APP: A Usted, Comisionado.

Muchas gracias.

Pregunto si ¿alguien tiene algún comentario?

Si no hay cometarios, ¿quién estaría a favor de autorizar la concentración?

Secretario Técnico, por unanimidad de votos queda autorizada.

Pasamos entonces al sexto punto del orden del día que es la presentación, discusión, y en su caso, resolución sobre la concentración entre Deutsche Bank México, S.A., Institución de Banca Múltiple, División Fiduciaria, como fiduciario, Trazzo Urbano Internacional, S.A. de C.V., Altabaka S.A. de C.V., y Comarca Grande S.A. de C.V. Asunto CNT-016-2017.

Cedo la palabra a la Comisionada Ponente, Brenda Gisela Hernández Ramírez.

Brenda Gisela Hernández Ramírez (BGHR): Gracias, Comisionada.

Aquí la operación se refiere a la adquisición por parte de Deutsche Bank México, Sociedad Anónima, Institución de Banca Múltiple, División Fiduciaria, como fiduciario del fideicomiso número F/1401 (en lo sucesivo, Fibra Uno), de un edificio de oficinas en proceso de construcción, localizado en la zona metropolitana de [REDACTED], que de acuerdo con la partes incluye los municipios de [REDACTED]

[REDACTED] este edificio es actualmente es propiedad de Trazzo Urbano Internacional, S.A. de C.V. (Trazzo, en lo sucesivo), Altabaka, S.A. de C.V. y Comarca Grande, S.A. de C.V.

La operación no plantea cláusulas de no competir.

El comprador Fibra Uno es un fideicomiso mexicano de inversión en bienes raíces, emisor de Certificados Bursátiles Fiduciarios Inmobiliarios. Es propietario de un portafolio inmobiliario de [REDACTED] inmuebles, de conformidad con la información que se encontró en el expediente y que se destinan al arrendamiento.

Los vendedores, Trazzo es una sociedad mexicana que tiene como actividades principales la adquisición, enajenación, desarrollo, administración y arrendamiento de inmuebles. Es propietario de [REDACTED] inmuebles en la zona metropolitana de [REDACTED]. Es propietaria del [REDACTED]% del Edificio objeto de la operación.

Almabaka es una sociedad mexicana que tiene como actividades principales la adquisición, enajenación, desarrollo, administración y arrendamiento de inmuebles. Es propietaria del [REDACTED] % del Edificio objeto de la operación.

Finalmente, Comarca Grande es una sociedad mexicana cuyas actividades principales consisten en inversiones privadas, actividades financieras, así como la adquisición, enajenación, desarrollo, administración y arrendamiento de inmuebles. Es propietaria del resto del porcentaje [REDACTED] % del Edificio objeto de la operación.

El objeto es el Edificio de oficinas en construcción que por sus características pertenecerá a la categoría de oficinas clase [REDACTED], así como sus respectivas áreas comunes y cajones de estacionamiento (Edificio de Oficinas en lo sucesivo), se encuentra localizado en el municipio de [REDACTED]. Cuenta con una superficie rentable aproximada [REDACTED]. A la fecha de la notificación de la concentración, su construcción presenta un [REDACTED], y se espera que los Vendedores [REDACTED]

La operación actualiza la fracción III del artículo 86 [de la Ley Federal de Competencia Económica], porque el valor del inmueble supera los 8.4 millones de veces la Unidad de Medida y Actualización y en la operación participa Fibra Uno, cuyos activos en México tienen un valor de superior a 48 millones de veces la Unidad de Medida y Actualización.

La operación se desarrolla en el mercado de servicio de arrendamiento de oficinas, el cual ha sido analizado en expedientes previos de la Comisión considerando una dimensión geográfica local.

De acuerdo a información que obra en el expediente, Fibra Uno posee un edificio destinado al arrendamiento de oficinas [REDACTED] en la zona metropolitana de [REDACTED] por lo que las Partes coincidirían en dicho mercado. Bueno coincidiría con el edificio objeto.

Como se observa en el Cuadro I, su participación para este tipo de oficinas en dos mil dieciséis fue del [REDACTED] y con el edificio objeto de la operación equivaldría un [REDACTED] una vez concluida la construcción su participación sería de un [REDACTED]

Considerando: i) la baja participación que tiene Fibra Uno en el mercado relevante; ii) la presencia de competidores con participaciones de mercado superiores a la que tendría Fibra Uno en caso de concretarse la operación, y que la operación implicaría la creación de nueva oferta, se concluye que esta tendría pocas posibilidades de afectar el proceso de competencia y libre concurrencia.

Por todo lo anterior, el sentido de mi voto es autorizar la concentración.

APP: Muchas gracias, Comisionada Hernández.

¿Alguien tiene algún comentario?

Si no hay más comentarios pregunto, ¿quién estaría a favor de su autorización?

Secretario Técnico, por unanimidad de votos queda autorizada esta transacción

Pasamos entonces al siguiente punto del orden del día, es el último, es la presentación, discusión, y en su caso, resolución del procedimiento para determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia previsto en el artículo 94 de la Ley Federal de Competencia Económica, en el mercado del servicio público de transporte de carga en general con dimensión geográfica circumscripta al Estado de Sinaloa. Asunto IEBC-002-2015.

Cedo la palabra al Comisionado Ponente, Eduardo Martínez Chombo.

La Comisionada Brenda Hernández sale de la sala en este momento porque está impedida para conocer de este asunto.

Gracias, Comisionada.

EMC: Muchas gracias.

Es un procedimiento que está contemplado en el artículo 94 de la Ley Federal de Competencia Económica.

Dado la forma en cómo se lleva este tipo de procedimientos que es una investigación, una etapa de procedimiento seguido en forma de juicio y después resolución, voy a ser un poco exhaustivo en los temas que se vieron en las diferentes etapas por lo que apelo a su paciencia.

Bueno, como antecedentes, en marzo de dos mil quince, el titular de la Secretaría de Economía presentó ante la COFECE un escrito mediante el cual solicitó el inicio de un procedimiento de investigación previsto en el artículo 94 de la Ley Federal de Competencia Económica, argumentando la existencia de elementos que hacen suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado del servicio de transporte público de materiales para la construcción en el estado de Sinaloa.

La AI [Autoridad Investigadora] consideró que había elementos suficientes para suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado investigado, por lo que emitió el acuerdo de inicio para dar comienzo al procedimiento, publicando el extracto de inicio de investigación en el Diario Oficial [de la Federación] el veinticuatro de junio de dos mil quince.

En junio de dos mil dieciséis, la AI emitió el acuerdo de conclusión de la investigación.

El once de agosto de dos mil dieciséis, emitió el Dictamen Preliminar (el DP) proponiendo medidas correctivas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente de dicho mercado.

El extracto del DP se publicó en el DOF [Diario Oficial de la Federación] el diecisiete de agosto de dos mil dieciséis.

El diecisiete de agosto de dos mil dieciséis, se notificó mediante oficio, la copia certificada del DP al congreso de Sinaloa y al gobernador.

El seis de diciembre de dos mil dieciséis, el Director General de Asuntos Jurídicos emitió un acuerdo mediante el cual se tuvo por precluido el derecho de quienes fueron notificados con el DP para realizar manifestaciones u ofrecer pruebas, al haber fenecido el plazo para hacerlo. Asimismo, toda vez que en el procedimiento no hubo pruebas pendientes de desahogo y al no haber sido necesario ordenar pruebas para mejor proveer, se otorgó a los notificados un plazo de quince días para la formulación de alegatos. Dicho acuerdo se notificó por lista el siete de diciembre de dos mil dieciséis.

Finalmente, el dieciséis de enero de dos mil diecisiete, el Director General de Asuntos Jurídicos emitió un acuerdo mediante el cual tuvo por integrado el Expediente a partir del trece de enero de diecisiete.

Respecto a las Consideraciones de derecho, el Pleno de la Comisión es competente para resolver sobre los procedimientos para determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia, con fundamento en los artículos 28 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley Federal de Competencia Económica; las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica y el Estatuto Orgánico de la Comisión.

Sobre el análisis del Mercado Investigado que viene en el DP, la autoridad investigadora determina que la definición de mercado relevante en su dimensión producto y geográfica corresponde al servicio público de transporte de carga, en cada uno de los dieciocho municipios que conforman el Estado de Sinaloa, tanto para transportar materiales de construcción, como materiales pétreos, como para transportar productos e insumos agrícolas, productos derivados y carga en general, en consideración de los siguientes elementos:

- i) El servicio público de transporte de carga no tiene sustitutos en su dimensión producto;
- ii) Respecto de la demanda, el Servicio Público de Transporte de Carga no tiene sustitutos, puesto que los consumidores no tienen la posibilidad sustituir el servicio en una zona determinada, ya sea por mecanismos de autoprovisión o por acudir a otros modos de transporte;
- iii) Respecto de la oferta, los prestadores de dicho servicio sólo pueden operar en la zona autorizada para tal efecto; por ello, no es posible abastecer la demanda de dicho servicio desde otros mercados fuera de la zona geográfica autorizada;
- iv) Las Unidades dedicadas al transporte de materiales de construcción o pétreos no pueden prestar el servicio para transportar insumos y productos

agrícolas, sus derivados y carga en general indistintamente, debido a que las características físicas y técnicas de las Unidades lo impiden y a la necesidad de un permiso distinto para cada uno estos servicios en particular; y

v) existen barreras a la competencia y libre concurrencia de tipo normativas que impiden que los Agentes Económicos se abastezcan del servicio, a no ser que éste sea prestado por un Concesionario de cuya concesión emane el Permiso de Zona correspondiente.

Asimismo, señala que dentro del Mercado Investigado existen un régimen de concesiones y permisos para prestar el servicio público de transporte de carga contenidos en (sic) la Autoridad Investigadora propone medidas correctivas al H. Congreso del Estado de Sinaloa y al Gobernador del estado de Sinaloa a fin de que, en el ámbito de sus respectivas competencias, consideren la modificación de las disposiciones normativas correspondientes.

Las Derivadas de las disposiciones contenidas en la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Sinaloa y el reglamento general de la misma ley, en particular señala que estas disposiciones normativas "constituyen barreras a la competencia y libre concurrencia en el mercado investigado que limitan o impiden la entrada de nuevos competidores o la expansión de los ya existente que restringen la integración vertical de otros agentes económicos dedicados principalmente a la industria de la construcción o la actividad agrícola, norma y actos de autoridad públicas que incentivan o generan situaciones de conflictos de interés, así como la ausencia de un régimen de precios libres de mercado"

Así, la Autoridad Investigadora señaló que dichas disposiciones normativas tienen los siguientes efectos:

Limitan y restringen la entrada a nuevos competidores; Restringen o impiden la integración vertical; [y] No considera un régimen libre de precios de mercado

Además, la Autoridad Investigadora señala que existen situaciones que fomentan el conflicto de interés y/o algunos actos o disposiciones que pueden resultar en preferencia o trato discriminatorio, que el procedimiento de conciliación o el derecho de posesión podrían tener como efectos o limitar los incentivos de los agentes económicos para entrar o expandirse en el mercado relevante.

Como resultado de su análisis, la Autoridad Investigadora propone las siguientes recomendaciones al H. Congreso del Estado de Sinaloa, propone 17 recomendaciones a fin de eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia, las cuales a grandes rasgos se pueden agrupar en los siguientes tres bloques:

Primero. Las derivas a las disipaciones contenidas en la ley y en el reglamento, referentes al régimen de concesiones y permisos para prestar el servicio público de transporte de carga, otorgamiento de permisos de zonas, facultad del gobernador

para fijar tarifas, determinar zonas y el número existente de cada una de ellas y sobre derechos de preferencia

Dos. Las generadas por disposiciones contenidas en la ley, el reglamento que se constituyen como restricciones a la integración vertical.

Tres. Las generadas por la existencia de disposiciones contenidas en la ley y el reglamento que generan o facilitan situaciones de conflicto de interés.

Bueno esto fue lo que, a grandes rasgos, en resumen, señala el DP de la Autoridad Investigadora. Respecto al análisis, prosigo al análisis del tema.

Sobre el Marco Jurídico del Mercado Investigado.

La Ley define al servicio público de transporte de carga como el destinado al traslado de mercancías, materiales de construcción, animales y objetos en los términos y condiciones que señala la propia Ley y el Reglamento

La propia Ley y el Reglamento prevén los regímenes de concesiones, permisos y autorizaciones aplicables a las distintas modalidades de los servicios públicos de transporte, así como diversas reglas relacionadas con las facultades de la autoridad para fijar o regular itinerarios, tarifas, horarios, sitios, terminales, tipo de vehículos, entre otras especificaciones.

De acuerdo a esta normatividad, cualquier persona física o moral interesada en prestar el servicio estatal requiere de una concesión otorgada por el Gobernador, mediante la Dirección de Vialidad y Transportes del estado de Sinaloa (en adelante la Dirección). De dicha concesión pueden derivar uno o varios permisos que se otorgan para autorizar las Unidades con las que se prestará el Servicio Estatal.

Por su parte, los permisos se clasifican en: Permisos de Ruta: que son una autorización que se otorga para la explotación de un itinerario determinado, y se utiliza para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, por lo que no guarda relación con el Mercado Investigado, que es el transporte de carga. Y los Permisos de Zona: que son autorizaciones que se otorga para la explotación de un área determinada del territorio del estado, y que es necesario para prestación del servicio estatal. Existen diferentes zonas autorizadas a los Concesionarios del servicio estatal las cuales se conforman por los distintos municipios de Sinaloa.

En la investigación, se identificaron como autoridades encargadas de la regulación: el Gobernador, la Secretaría General de Gobierno del Estado de Sinaloa (en adelante la Secretaría), la Dirección, anteriormente se mencionó, y el Consejo Técnico estatal de vialidad del estado de Sinaloa (en adelante Consejo Técnico).

También se señala que el Gobernador a través de la Dirección, como unidad administrativa dependiente de la Secretaría, tiene la facultad para otorgar las concesiones, así como los permisos de zona, previa opinión del Consejo Técnico, siendo que algunos de los miembros del consejo técnico son las asociaciones que

representan los intereses de los oferentes del servicio estatal, como es el caso de la CTM, la CNOP, la CROC y la CNC.

Bueno sobre el análisis de las características del mercado investigado, paso a describir la oferta del servicio estatal

En el Estado de Sinaloa, las concesiones para prestar el Servicio Estatal y Permisos de Zona vigentes se otorgaron a Unidades de tipo redilas, con una participación del 50.45% del total de Unidades autorizadas mediante los Permisos de Zona, seguidas por Unidades de tipo volteo, con una participación del 47.82%.

Las tarifas cobradas por los prestadores del servicio estatal deben ser autorizadas por el Gobernador, con opinión favorable del Consejo Técnico y deben publicarse en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa. Las tarifas publicadas se dividen en tarifas para materiales de construcción y tarifas para productos agrícolas y productos en general.

De acuerdo al análisis del DP los precios siempre han sido revisados al alza, ya sea para cubrir costos de operación o para obtener un mayor margen de utilidad, sin que necesariamente reflejen las negociaciones directas entre los oferentes del servicio y el demandante del mismo.

Sobre la demanda del servicio Estatal. La demanda del servicio de autotransporte de carga se considera como una demanda derivada, porque depende en gran medida de la producción y demanda de otros productos y servicios. En particular, la demanda de dicho servicio se determina por: i) características físicas de los productos a transportar; ii) precio; iii) oportunidad, prontitud del servicio y duración de viaje; y iv) la calidad. La demanda también puede variar por diversas razones, por hora del día, el día de la semana, el ciclo de producción y la distribución de la población y las ciudades.

En el DP se analizó la demanda del servicio estatal en sectores específicos, siendo de mayor importancia para la agricultura, para la industria de la construcción, y para la actividad en los puertos marítimos.

Sobre el mercado relevante, las posibilidades de sustitución por el lado de la demanda en transporte de carga a través de diversos medios de transporte

(aéreo, marítimo y ferroviario) no representa un sustituto del servicio estatal, ya que poseen características físicas específicas, además que los puntos en donde se encuentran ubicados físicamente dichos medios de transporte no corresponden con los puntos de origen y/o destino final de los productos y mercancía que los usuarios del servicio estatal están interesados en trasladar.

Por el lado de Sustitución desde la perspectiva de la oferta. De acuerdo con las disposiciones de la Ley y el Reglamento, no existe sustitución entre los diferentes servicios públicos de transporte de carga.

Por otra parte, el servicio federal tampoco representa un sustituto por el lado de la oferta puesto que, conforme a lo dispuesto en la Ley, la única actividad que los oferentes del Servicio Federal pueden realizar dentro de los límites del estado de Sinaloa, es el paso por sus carreteras en la medida que sea necesaria para la entrega de mercancías en dicho territorio; es decir, no puede operar de forma regular dentro de los límites del Estado de Sinaloa. Además, no existe sustitución entre unidades porque los concesionarios o permisionarios con las unidades dedicadas al transporte de materiales pétreos o de construcción no pueden desviar su capacidad instalada para prestar el servicio de transporte de materiales agrícolas, ni viceversa.

Costos de distribución y probabilidades de acudir a otros mercados

Respecto a los costos de distribución y probabilidades de acudir a otros mercados, en el caso particular no es factible analizar costos de distribución del servicio estatal dado que se trata de un servicio y no de un bien físico, sin embargo, cabe señalar que la demanda del servicio estatal con origen en un municipio no puede ser atendida desde otro mercado.

Asimismo, al tratarse de un mercado regulado que depende del otorgamiento de una concesión y permisos de zona, la dimensión geográfica del mercado relevante, de conformidad con el DP, es local, siendo que los efectos de la aplicación de las disposiciones en materia de transporte, en todo caso se traducirían en una dimensión geográfica que correspondería a cada uno de los municipios del estado de Sinaloa. Por lo que no es posible abastecer la demanda de los consumidores desde otros mercados

3. Restricciones normativas

Respecto a restricciones Normativas. Estas consisten en que los usuarios que requieran transportar mercancías dentro de los límites del estado de Sinaloa únicamente pueden contratar el servicio de los concesionarios; para que un agente económico pueda prestar el servicio estatal, deberá obtener un permiso de zona, de acuerdo con la normativa aplicable.

En conclusión, respecto al mercado relevante, existen 36 Mercados Relevantes, correspondientes al servicio estatal que se presta en cada uno de los 18 municipios de Sinaloa para transportar: i) materiales de construcción o materiales pétreos, y ii) insumos y productos agrícolas, sus derivados y carga en general.

Ahora paso a las Condiciones de competencia efectiva en los Mercados Relevantes.

Del análisis revisado, se considera que no existen condiciones de competencia efectiva en los Mercados Relevantes, debido a lo siguiente:

Existe una alta concentración de mercado, en la mayoría de los Mercados Relevantes, existen concesionarios que tienen el mayor número de permisos de

zona y capacidad instalada tanto para transportar insumos agrícolas como materiales de construcción.

Se considera que la posibilidad de que las Alianzas de transportistas influyan en la autorización o modificación de las tarifas del servicio estatal, así como cobren precios superiores a las tarifas reguladas que evidencia que pueden fijar el precio del servicio, particularmente si se considera el alto grado de concentración en los Mercados Relevantes y que incluso en algunos existe un solo concesionario con la posibilidad de prestar el servicio estatal, aunado a que se detectaron barreras a la entrada.

Asimismo, los concesionarios con mayor número de permisos de zona y con la mayor capacidad instalada en alguno de los mercados relevantes podrían restringir la oferta pues no habría posibilidad de que otros agentes económicos restablezcan el abasto al no contar con el permiso o concesión requeridos. El gobernador también puede restringir el abasto en los Mercados Relevantes si ejerce sus facultades para cerrar zonas en las que se presta el servicio estatal, así como abrir, cerrar y fijar el número de permisos de zona.

Al respecto, a continuación, se hace un análisis de diferentes aspectos entre ellos La existencia de barreras de entrada, existencia de los competidores, posibilidades de acceso de los agentes económicos competidores a fuentes de insumos, comportamiento reciente de los agentes, y otros elementos.

Sobre las barreras económicas de entrada, se encontró que los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes no representan un obstáculo a la entrada para que nuevos agentes económicos incursionen en los Mercados Relevantes.

Por otro lado, respecto a las Barreras normativas de entrada, en este aspecto, la normatividad que regula el servicio estatal contiene diversas disposiciones que implican la existencia de barreras a la entrada que impiden considerar la existencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES como: i) necesidad de realizar estudios socioeconómicos y técnicos para determinar la posibilidad de prestar el servicio estatal; ii) la no claridad de del trámite y de los plazos necesarios para obtener concesiones y permisos; iii) que los permisos están necesariamente vinculados a una concesión; iv) que los permisos sean otorgados por zona; v) que existan criterios de preferencia (antigüedad en la prestación del servicio estatal); vi) la limitación en el número de concesionarios y permisos otorgados para prestar el servicio estatal (únicamente una concesión por persona moral o física y las personas físicas solo pueden ser titulares de 3 permisos de zona, por ejemplo); vii) la facultad del gobernador para abrir o cerrar zonas para prestar el servicio estatal o de negar solicitudes para obtener nuevas concesiones o permisos de zona; viii) facultad del gobernador para modificar el número de permisos de zona; ix) los procedimiento de conciliación entre concesionarios y permisionarios; x) las facultades del Gobernador para fijar y modificar tarifas; xi) el derecho de oposición

ante solicitudes para la obtención o modificación de concesiones para prestar el servicio estatal y permisos de zona; xii) las barreras normativas para la integración vertical (por ejemplo, sólo pueden ser transportados en sus unidades sus activos fijos); xiii) la vigencia de las concesiones en un contexto en que hay restricciones en el número de concesiones y permisos y xiv) la restricción para obtener una concesión que limita a las personas físicas que acrediten su calidad de mexicanos mediante una copia certificada de su acta de nacimiento.

No se encontraron Barreras que limitan la competencia en los mercados internacionales, al ser este un servicio que se provee a nivel local. Sobre Barreras constituidas por prácticas de los agentes económicos, los mecanismos mediante los cuales los concesionarios y permisionarios podrían evitar la entrada de nuevos competidores están relacionados con la normatividad y son: i) el derecho de oposición contra las solicitudes de nuevas concesiones o permisos de zona, y ii) su participación en el consejo técnico, órgano cuyo dictamen debe tomarse en cuenta para la autorización de nuevas concesiones y permisos de zona.

Bueno esto fue respecto a barreras a la entrada.

Respecto a la Existencia y poder de los competidores, se considera que los Mercados Relevantes están altamente concentrados en diversos concesionarios que, en algunos casos, poseen el 100% de las unidades y de la capacidad instalada en un municipio.

Ningún competidor ya sea actual o potencial puede disciplinar a los concesionarios más grandes que cuentan con una capacidad instalada superior, con independencia de los Mercados Relevantes de que se trate.

Posibilidades de acceso de los agentes económicos y sus competidores a fuentes de insumo.

En el caso del servicio estatal, el insumo más importante son las unidades, pues sin éstas sería imposible prestar el servicio y, de acuerdo al tipo de Unidad, se determina si se transportará materiales de construcción, productos agrícolas o carga en general. Se considera que no existen restricciones que impidan su adquisición.

Comportamiento reciente de los Agentes Económicos

De acuerdo a la información existente en el expediente, existen diversas conductas realizadas por los concesionarios que afectan los Mercados Relevantes consistentes en i) contratos celebrados entre empresas constructoras y concesionarios que establecen un porcentaje de la carga que deberá atender cada una de las partes; y ii) bloqueos de las obras como medio de presión que tiene como fin la negociación de los contratos antes mencionados en el sector de transporte de materiales de construcción; y el uso exclusivo del Servicio Estatal en el caso del transporte de productos agrícolas, derivados y carga en general.

Otros elementos, como existen esquemas de designación de trabajo ya se mencionó dentro de las alianzas concesionarias; en donde el trabajo se reparte equitativamente entre todos los permisionarios cuyos permisos de zona emanan de dicha concesión, y los usuarios del servicio estatal sólo pueden acudir para satisfacer su demanda a los concesionarios existentes en la zona en que requieren el servicio.

Bueno, esto fue sobre las condiciones de competencia... el análisis de las condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes, ahora dado este análisis se encontraron efectos anticompetitivos derivados precisamente de la existencia de barreras normativas a la entrada y la expansión.

Se considera que el régimen de concesiones y permisos para prestar el servicio estatal tiene los siguientes efectos:

- 1) Genera disminución de la competencia entre participantes, a través de la reducción artificial del número de competidores, y la segmentación artificial del mercado.
- 2) Limita las posibilidades de competir de nuevos y potenciales participantes, al restringir directamente la entrada de nuevos participantes, e incrementa los costos para obtener las Concesiones y Permisos de Zona.

Y en última instancia distorsiona los precios y calidad de los servicios, al provocar que los usuarios paguen mayores precios, y al resultar en una menor calidad del Servicio Estatal.

Cabe señalar que de conformidad con la fracción IV del artículo 94 de la Ley Federal de Competencia Económica, diversos Agentes Económicos que demostraron interés jurídico en el asunto manifestaron diversos alegatos y ofrecieron diversos elementos de prueba.

Las comparecencias señaladas les corresponden valor probatorio para acreditar: i) la existencia de roles de trabajo dentro de las alianzas de transportistas; ii) que miembros de la directiva de la alianza son los encargados de asignar los roles a los asociados y a sus camiones a través de turnos, y iii) que el objetivo del rol de trabajo es asegurarse que todos y cada uno de los permisionarios que forman parte de una alianza presten el servicio de transporte. En cualquier caso, esas manifestaciones se encuentran administradas con los escritos de contestación a los requerimientos de información, por lo cual esas declaraciones tienen valor probatorio pleno para acreditar los hechos indicados.

En base a todo este análisis de competencia efectiva en el mercado relevante, así como de los efectos anticompetitivos que se identificaron se hacen las recomendaciones... las siguientes recomendaciones... se proponen las siguientes recomendaciones a las autoridades públicas:

De conformidad con el artículo 94, fracción VII, inciso a), de la Ley Federal de Competencia Económica, se realizan las siguientes recomendaciones al Congreso de Sinaloa y al Gobernador con el objetivo de eliminar las barreras a la competencia.

Dado que esta autoridad considera que no existen condiciones de competencia efectiva en los Mercados Relevantes, debido a la existencia de disposiciones normativas en la LTTES y el RGLTTES que constituyen barreras a la competencia, de conformidad con el artículo 94, fracción VII, inciso a), de la Ley Federal de Competencia Económica, se realizan las siguientes recomendaciones al Congreso de Sinaloa y al Gobernador con el objetivo de eliminar las barreras a la competencia, mismas que son soluciones integrales y comprehensivas para resolver los efectos anticompetitivos detectados, estas recomendaciones están en cuatro rubros:

El primero de ellos es la eliminación del actual régimen de concesiones y Permisos de Zona para prestar el Servicio Estatal para sustituirlo por la adopción de un régimen único de permisos. Esta recomendación viene implícito varios aspectos por ejemplo, i) la existencia de una sola figura jurídica para la prestación del servicio estatal, la figura de permiso y permisionario; ii) la libertad de los permisionarios para prestar sus servicios a lo largo de los diferentes municipios del Estado de Sinaloa que incluye la adopción de esta recomendación implicaría la eliminación de los permisos de zona y la causa de revocación del permiso por el hecho de prestar el servicio estatal fuera de la zona autorizada, asimismo, eliminar las normas legales existentes como el cierre de zona como causal de improcedencia de solicitudes para la prestación del servicio estatal así como decretar de oficio o a petición de parte el cierre de zona.

Segundo el otorgamiento de permisos con base al cumplimiento de requisitos de carácter técnico financiero y de seguridad en los cuales siempre sean sensibles, claros, razonables fácilmente verificables y aplicables a todos los interesados este elemento implicaría la eliminación de criterios excepcionales o de requisitos que no tienen justificación con base en los criterios técnicos de seguridad o financieros, como son la utilización de criterios pocos claros o indefinidos como competencia ruinosa utilizado en el procedimiento conciliatorio ante la Dirección o la necesidad de ser mexicanos por nacimiento, la eliminación de estudios socioeconómicos y técnicos de la declaración de que existen necesidades de demanda para otorgar u obtener un permiso para prestar el servicio estatal, no limitar el número de permisos que pudieran tener en un determinado agente económico o grupo de interés económico, eliminación de preferencia para los prestadores del servicio estatal ya existente como la presunción de las alianzas de transporte ya existentes garantizan la calidad del servicio y la preferencia de los trabajadores del volante con mayor antigüedad, la eliminación de las posibilidades que los prestadores del servicio estatal ya existentes puedan ponerse a la solicitud del permiso bloqueando la entrada de otros agentes económicos y eliminar la posibilidad que se decrete de oficio o a petición de parte el cierre de zonas para la prestación del servicio estatal, así como eliminar el cierre de zona como causa de improcedencia de las solicitudes para la prestación del servicio estatal. Asimismo, implica este régimen único la libertad de los agentes económicos para la auto prohibición, integración vertical de

servicios de transporte de carga lo cual implica la eliminación de la prohibición actual a la prohibición o la integración vertical y también la libertad para la prestación de servicios por parte de los permisionarios y agentes que se auto provean dicho servicio esta recomendación se concretiza en la propuesta de incluir como causal de revocación de los permisos la ejecución de actos que impidan o quieran impedir la actuación de otros prestadores de servicio o permisionarios que tengan derecho a ello.

La segunda gran recomendación es el establecimiento de procedimientos para que la Dirección resuelva las solicitudes de Permiso respectivo que den claridad, certeza, objetividad y previsibilidad, en particular referente a tiempos ciertos y razonables.

Se recomienda establecer un plazo cierto para resolver a las solicitudes o permisos y consecuencias claras para el caso de que transcurra dicho plazo se tiene respuesta de la autoridad en particular se recomienda incluir la afirmativa ficta.

La tercera gran recomendación es la determinación de los Precios del servicio de acuerdo a las condiciones del mercado y sin la intervención de los prestadores ya existentes.

En este caso se recomienda se modifiquen las normas existentes y se adopte un régimen de precios libre, en donde la determinación de los mismos, en principio, responda a las variables económicas del mercado y no al diseño regulatorio y a decisiones discrecionales.

Y la cuarta gran recomendación es el establecimiento de mecanismos y normas que impidan el conflicto de interés. En particular, se recomienda eliminar el conflicto de interés en la dirección, generado por el carácter simultáneo del titular de la dirección como permisionario.

Estas son las recomendaciones que se hacen en el proyecto que surgen a partir de todo este procedimiento del artículo 94, cabe señalar solamente...finalmente que un cambio de régimen normativo que no atiende a los elementos antes descritos en conjunto mantendría elementos que impiden o distorsionan el proceso de competencia y libre concurrencia.

Por lo anterior, se recomienda al Pleno acreditar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia en el mercado de servicio público de transporte de carga en cada uno de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa, tanto para transportar material de construcción o material Pet, como transporte de insumos de productos agrícolas o derivados y cargas en general y emitir la recomendación señalada en el proyecto y hacerlas del conocimiento del titular del poder ejecutivo de Estado de Sinaloa, así como del poder legislativo del Estado.

Muchas Gracias.

APP: A usted, Comisionado, por una larga ponencia.

Pregunto si, ¿alguien tiene algún comentario?

Comisionado Moguel.

MMG: Yo tengo comentarios de engrose. Solo quisiera mencionar el primero, es sobre el valor probatorio que tienen algunas disposiciones normativas que la propuesta es que el valor sea diferente de un hecho notorio o de un documento obtenido por internet.

La otra cuestión es hay que tener... me parece que circular, como está planteado en la Ley, porque establece que hay que analizar las barreras a la competencia y a la libre concurrencia y analizar el poder, se está diciendo que se están analizando las barreras a la entrada, entonces yo como entiendo, la barrera a la entrada cuando se analiza el poder (que es un dato del mercado, no es una conducta imputable a nadie) y por lo tanto así se analiza el poder, en este caso la Ley ordena o faculta a la Comisión para poder ordenar la modificación a la barrera cuando no sea una disposición normativa o en su caso recomendarle a la autoridad, me parece que en ese punto lo único que yo sé que influye en todo el proceso, pero la barrera a la entrada no necesariamente es una afectación a la competencia, como por ejemplo, el hecho de que el funcionario público pueda ser prestador del servicio y a la vez sea quien lo autorice, no necesariamente es una barrera a la entrada pero sí es una barrera a la competencia, entonces en ese sentido hay ciertas recomendaciones que hago en la ponencia... ¡Perdón! Que hago sobre el proyecto de resolución que se circuló; y finalmente yo no creo que al tocar la última fracción del análisis de poder sustancial que el hecho de que los permisionarios y los concesionarios formen parte del Comité para decidir quién entra o quién no o si se les afecta o no si no hay una sana competencia o cualquier cosa que se entienda por eso o competencia ruinoso, me parece que no es una actividad de los agentes económicos... no es una barrera impuesta por los agentes económicos, eso deriva de una disposición de Ley, es un derecho que se les da y yo no creo que sea cuando se habla del comportamiento reciente que sea una barrera impuesta a los agentes económicos porque si fuera así, habría entonces que decirles que la quiten y ellos no la pueden quitar porque viene en una disposición normativa, entonces a mi me parece que yo no estaría de acuerdo en ese punto.

Y finalmente, con relación al conflicto de interés que se había... que se habla de que cualquier funcionario público, a mi me parece que la restricción debe de ser para el funcionario que quiera tomar la decisión de o que esté involucrado en el proceso de otorgar concesiones o permisos y no cualquier otro servidor público que pueda incursionar en el mercado.

Nada más esa precisión es la que haría y serian mis comentarios sobre este respecto.

Gracias.

APP: Gracias, Comisionado.

EMC: Con relación a los comentarios que se hizo el Comisionado Martín Moguel, yo creo que la parte de las pruebas de los hechos notorios, etcétera, puede ser abordado. No creo que haya ningún problema.

Sobre la parte de que en la recomendación se tiene que señalar que elimine las normas que permiten la actuación de ciertos agentes, más que una recomendación sobre la actuación de ciertos agentes, la recomendación va en ese sentido, primero se identifica el problema que dado esa norma se ocasiona ciertas conductas y que la propuesta precisamente es la eliminación de este tipo de normas que dan pie a eso, no tanto a la conducta de los agentes; y respecto a las barreras a la entrada y las barreras a la competencia, ese es un tema de discusión que yo creo que sí se puede tratar aquí en términos de que no se preste a confusión de los conceptos.

Gracias.

APP: Gracias, Comisionado.

Bueno, dado que se pueden atender esos comentarios pregunto ¿Quién estaría a favor de emitir el dictamen como se nos presenta en la ponencia en el sentido de acreditar barreras a la competencia y libre concurrencia en este mercado y emitir las recomendaciones señaladas en el proyecto de resolución, además por supuesto de hacerlas públicas del Gobernador, así como del gobierno del estado de Sinaloa?

Por unanimidad de votos, Secretario Técnico, de los Comisionados presentes, la Comisionada Hernández no está porque está impedida de votar.

Bueno, pues si no hay más asuntos que tratar por el día de hoy damos por terminada esta sesión.

Muchas Gracias.

Muy buenas tardes.