

COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

DATOS relevantes de la resolución emitida en el expediente DC-003-2018 por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comisión Federal de Competencia Económica.

DATOS RELEVANTES DE LA RESOLUCIÓN EMITIDA EN EL EXPEDIENTE DC-003-2018 POR EL PLENO DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA.

Con fundamento en los artículos 28, párrafos primero, segundo, décimo cuarto, vigésimo, fracción I, y vigésimo primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 3, fracción XIII, 4, 10, 12, fracciones I, X, XI y XXX, 18, párrafos primero, segundo y séptimo, y 96 de la Ley Federal de Competencia Económica ("LFCE");¹ así como 1, 4, fracción I, 5, fracciones I, VI, VII y XXXIX, 6, 7 y 8 del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica ("ESTATUTO"), el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica, emitió el veintisiete de enero de dos mil veinte, la resolución en el expediente DC-003-2018, relativo a una investigación iniciada para determinar la existencia de condiciones de competencia efectiva en el mercado del servicio público de transporte ferroviario de carga de productos químicos y/o petroquímicos en rutas con origen y/o destino en la zona sur del estado de Veracruz ("MMD") cuyos datos relevantes se expresan a continuación:

I. ANTECEDENTES

El diez de septiembre de dos mil dieciocho, el titular de la Autoridad Investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica ("COMISIÓN") emitió el acuerdo de inicio para dar comienzo al procedimiento señalado en el artículo 96 de la LFCE, en relación con los artículos 36 y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario ("LRSF"), al advertirse la posible ausencia de condiciones de competencia efectiva en el MMD, y cuyo extracto fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el dieciocho de septiembre de dos mil dieciocho.

El doce de marzo de dos mil diecinueve, la Autoridad Investigadora de la COMISIÓN ("AI") emitió un Dictamen Preliminar ("DP") mediante el cual señaló la existencia de elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva en treinta y un mercados relevantes definidos en el MMD.

El once de noviembre de dos mil diecinueve, el Secretario Técnico de la COMISIÓN emitió un acuerdo mediante el cual se tuvo por integrado el expediente el cinco de noviembre de dos mil diecinueve.

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA. El Pleno es competente para resolver sobre los procedimientos relativos a la determinación sobre condiciones de competencia efectiva, con fundamento en los artículos citados en el proemio de la presente publicación, así como a lo largo de la resolución.

En las consideraciones de derechos SEGUNDA a QUINTA de la resolución se presentan los elementos aportados por la AI, la respuesta a las manifestaciones formuladas por los agentes económicos que acreditaron su interés jurídico a que se refiere la fracción VI del artículo 96 de la LFCE, así como la valoración de los medios de convicción presentados por la AI en el DP y los ofrecidos y admitidos por los agentes económicos.

SEXTA. Considerando los argumentos y medios de convicción presentados por los agentes económicos con interés, así como aquéllos señalados por la AI en el DP, el Pleno determinó que no existen condiciones de competencia efectiva en veinte mercados relevantes, debido a que en ellos existe uno o dos agentes (por un lado, Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., en adelante "KCSM" y, por otro, Grupo México, S.A.B. de C.V., por medio de Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., y Ferrosur, S.A. de C.V., que en conjunto se referenciarán, en lo sucesivo, como "GIE GMÉXICO") que cuentan con poder sustancial en la prestación de los siguientes servicios relevantes, en las rutas con origen y destino que se exponen a continuación:

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación el veintitrés de mayo de dos mil catorce y reformada mediante decreto publicado el veintisiete de enero de dos mil diecisiete.

Producto	Origen(es)	Destino	Agente(s) económico(s) con poder substancial
Cloro	Ing. Agustín Lira	Acocotla	GIE GMÉXICO
	Ing. Agustín Lira	Carmela	GIE GMÉXICO
	Ing. Agustín Lira	El Castillo	GIE GMÉXICO
	Ing. Agustín Lira	Melchor Ocampo	GIE GMÉXICO
	Ing. Agustín Lira	Morelia	GIE GMÉXICO y KCSM
	Ing. Agustín Lira	Nuevo Laredo	GIE GMÉXICO y KCSM
	Ing. Agustín Lira y El Castillo	Rosita	GIE GMÉXICO y KCSM
	Ing. Agustín Lira	Tochac	GIE GMÉXICO
Óxido de etileno	Coatzacoalcos	La Junta	GIE GMÉXICO
	Ing. Agustín Lira	Coatzacoalcos	GIE GMÉXICO
	Ing. Agustín Lira	Doña Rosa	GIE GMÉXICO y KCSM
	Ing. Agustín Lira	Ecatepec	GIE GMÉXICO
	Ing. Agustín Lira	Irapuato	GIE GMÉXICO
	Ing. Agustín Lira	La Junta	GIE GMÉXICO
	Ing. Agustín Lira	Maclovio Herrera	GIE GMÉXICO y KCSM
	Ing. Agustín Lira	Tochac	GIE GMÉXICO
	Ing. Agustín Lira	Xalostoc	GIE GMÉXICO
Amoniaco Anhidro	Guanomex y Piedras Negras	Torreón	GIE GMÉXICO
	Guanomex	Victoria	GIE GMÉXICO
Sosa cáustica	Ing. Agustín Lira	El Castillo	GIE GMÉXICO

6.1. MERCADO RELEVANTE

Con base en la información aportada por la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario, la AI identificó cuatro compuestos químicos que son producidos mayoritariamente en el sur de Veracruz, a saber: cloro, óxido de etileno, sosa cáustica y amoniaco anhidro. Debido a sus características, tales productos deben observar atenciones especiales en su transporte a efecto de que se disminuyan riesgos a la salud humana y al medio ambiente, de acuerdo con el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos ("RTTMRP"), la NOM-002-SCT/2011 y las hojas de datos de seguridad que obran en el expediente.

En la resolución se analizaron las posibilidades de transportar los productos desde sus puntos de origen hasta sus destinos a través del servicio público de transporte ferroviario de carga ("SPTFC"), el servicio público de autotransporte de carga ("SPATC"), por vía marítima, por vía aérea y a través de ductos.

6.1.1 SPTFC

La resolución identificó que el transporte de los productos por medio del SPTFC se puede prestar únicamente a través de las modalidades local e interlineal; la primera, cuando los puntos de origen y destino se encuentran únicamente en la red de un solo concesionario, mientras que el servicio interlineal ocurre cuando los puntos de origen y destino se encuentran en las redes de concesionarios distintos.

De acuerdo con la LRSF y los títulos de concesión de KCSM y GIE GMÉXICO, la AI descartó la posibilidad de que los usuarios del SPTFC, en sus modalidades local e interlineal, sustituyeran ese medio de transporte mediante la provisión del servicio por parte de un tercero, debido a la exclusividad que se establece en los títulos de concesión a favor de sus titulares, así como la ausencia de derechos de paso.

Debido a ese contexto regulatorio, tanto por el lado de la oferta como por el lado de la demanda, no existen posibilidades de que el SPTFC, en sus modalidades interlineal y local, que actualmente prestan el GIE GMÉXICO y KCSM en las rutas señaladas a través de sus respectivas redes, pueda ser sustituido mediante el ingreso de un concesionario o agente distinto a ellos.

En atención a lo anterior, este Pleno considera que la única forma que los usuarios pueden realizar el transporte de los productos mediante el uso del transporte ferroviario entre los puntos de origen ubicados en el sur de Veracruz y los respectivos puntos de destino es a través del SPTFC, en sus modalidades local e interlineal, que prestan el GIE GMÉXICO y KCSM en sus propias redes.

6.1.2 SPATC

El SPATC constituye el sustituto del SPTFC más cercano para el transporte de los productos, pero para que efectivamente lo sea es necesario que la prestación de este servicio sea técnica, económica y jurídicamente viable.

Producto	Posibilidades de sustitución
Cloro	Diversos usuarios movilizaron la totalidad del producto a través del SPTFC, excepto en 9 (nueve) ocasiones, en las cuales se usó el SPATC, pero a causa de incidentes o eventos específicos. Existen características técnicas que hacen poco factible la sustitución del SPTFC por el SPATC, como el nivel de seguridad requerido para el transporte del cloro o características específicas de los procesos productivos de los usuarios.
Oxido de etileno	No se han expedido permisos para el transporte de este producto vía el SPATC conforme lo establecido en la RTTMRP. Dadas sus características, debe usarse el SPTFC.
Amoniaco Anhidro	No existe información que apunte a la existencia de movimientos a través del SPATC hacia Victoria y Torreón ni evidencia sobre fuentes alternativas de abastecimiento. Las distancias entre Guanomex y Victoria o Torreón superan el límite de los 750 (setecientos cincuenta) kilómetros en los que podría resultar más eficiente el uso del autotransporte.
Sosa cáustica	La ruta de Ing. Agustín Lira a El Castillo tiene una distancia, vía autotransporte, de 1,152.11km, por lo que escapa de la distancia a través de la cual el SPATC es más eficiente que el SPTFC. Aunque existe un puerto por el que se puede internar sosa cáustica, tan solo se importaron en dos mil diecisiete, 636 (seiscientos treinta y seis) toneladas, lo que resulta insuficiente para constituir una alternativa de abasto.

Los usuarios del SPTFC deben incurrir en inversiones importantes en materia de infraestructura y equipo ferroviario para estar en aptitud de contratar dicho servicio, por lo que la decisión de sustituir el SPTFC por el SPATC tendría que tomar en cuenta la forma en que se han amortizado tales inversiones en el tiempo y la duplicación de infraestructura.

De los elementos antes descritos, es posible afirmar que no es posible para los usuarios sustituir el SPTFC por el SPATC en las rutas identificadas.

Por otra parte, las posibilidades de sustitución por el lado de la oferta mediante el SPATC se encuentran limitadas, esto en atención a:

1. Los volúmenes de carga que el SPATC proporciona frente a los volúmenes propios del SPTFC.
2. La necesidad de contar con permisos constituye una restricción normativa que aumenta los costos que enfrentaría un nuevo entrante, a los cuales deben considerarse las inversiones en equipo automotriz y de arrastre especializado.
3. Que los mismos usuarios reconocen las deficiencias que los actuales proveedores del SPATC presentan, aun cuando se considerara la posible existencia de oferta actual del SPATC.

6.1.3 Otros Medios de Transporte

No es posible afirmar que los usuarios sustituyan el SPTFC en las rutas identificadas con otros medios de transporte, en particular con el aéreo, el marítimo y los ductos. Esto, en atención a las restricciones legales que existen para el transporte aéreo; la falta de infraestructura portuaria que conecte los puntos de origen y destino o, en caso de que exista, la ausencia de movimientos de los productos vía marítima; así como la falta de ductos que conecten los puntos de origen y destino.

Tampoco se detectó la existencia de movimientos vía intermodal, por lo que no se percibe que ésta sea una opción viable para la sustitución por parte de los usuarios del SPTFC.

Finalmente, la misma situación prevalece para las posibilidades de sustitución por el lado de la oferta.

6.1.4 Dimensión geográfica

La dimensión geográfica de cada mercado relevante es regional y corresponde a cada una de las rutas identificadas en la sexta consideración de derecho de la resolución. Lo anterior, con base en las restricciones normativas y la demanda derivada que enfrentan los usuarios de los productos, las cuales los imposibilitan para acudir a otras regiones a abastecerse del servicio.

De acuerdo a la información que obra en el expediente, los puntos de origen ubicados en el sur de Veracruz constituyeron la única fuente de abasto a través del SPTFC para: (i) las tres rutas de cloro con origen en Ing. Agustín Lira y destinos en Acocotla, Morelia y Nuevo Laredo; (ii) las siete rutas de óxido de etileno con origen en Ing. Agustín Lira y destinos en Doña Rosa, Ecatepec, Irapuato, La Junta, Maclovio Herrera, Tochac y Xalostoc; (iii) la ruta de óxido de etileno con origen en Coatzacoalcos y destino en La Junta; (iv) la ruta de amoniaco anhidro con origen en Guanomex y destino en Victoria; y (v) la ruta de sosa cáustica con origen en Ing. Agustín Lira y destino El Castillo.

Asimismo, algunos puntos de destino cuentan con fuentes de abastecimiento alternativas atendidas a través del SPTFC:

Producto	Destino	Origen	Proveedor
Cloro	Carmela	Ing. Agustín Lira	GIE GMÉXICO
		Acocotla	GIE GMÉXICO
	El Castillo	Ing. Agustín Lira	GIE GMÉXICO
		Torreón	GIE GMÉXICO
	Melchor Ocampo	Ing. Agustín Lira	GIE GMÉXICO
		Acocotla	GIE GMÉXICO
	Rosita	Ing. Agustín Lira	Interlineal
		El Castillo	Interlineal
	Tochac	Ing. Agustín Lira	GIE GMÉXICO
		Acocotla	GIE GMÉXICO
Óxido de etileno	Coatzacoalcos	Ing. Agustín Lira	GIE GMÉXICO
		La Junta	GIE GMÉXICO
Amoniaco Anhidro	Torreón	Guanomex	GIE GMÉXICO
		Piedras Negras	GIE GMÉXICO

Sin embargo, con excepción de las rutas de cloro con destino a Rosita y de la ruta de amoniaco anhidro con destino a Torreón, en donde las fuentes de abastecimiento alternativas representan una participación significativa, en el resto de las rutas, el volumen trasladado a partir de un origen alternativo no es suficiente para efecto de ampliar la definición del mercado relevante.

6.1.5. Restricciones normativas

La resolución identifica tres restricciones de carácter normativo, que impiden a los usuarios que se alleguen a fuentes de abasto alternativas y a otros agentes económicos a prestar servicios.

Restricción normativa	Razonamiento
Prestación del servicio mediante títulos de concesión	Debido a que los actuales concesionarios cuentan con títulos de concesión que establecen a su favor un derecho de exclusividad para la prestación del SPTFC en su red, en tanto dicho derecho subsista, ningún otro agente puede prestar el SPTFC en las redes existentes. Asimismo, una vez concluidos los derechos de exclusividad, para el otorgamiento de títulos de concesión del SPTFC en la red de un concesionario, será necesario que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes escuche previamente al concesionario titular de la red.
Ausencia de derechos de paso	El artículo 36 de la LRSF establece que los derechos de paso únicamente podrán otorgarse en los títulos de concesión, por mutuo acuerdo, o previa declaratoria de ausencia de condiciones de competencia. Asimismo, su otorgamiento se sujeta a un tramo de la red específico, un producto determinado y una longitud restringida a no exceder la longitud de las vías de las que sea concesionario el agente solicitante del derecho de paso
Regulación en materia de transporte de materiales peligrosos	Requisitos establecidos en el RTTMRP para el transporte de los productos, así como el cumplimiento de diversas normas oficiales mexicanas.

6.2. PODER SUSTANCIAL

Los concesionarios del SPTFC cuentan con exclusividades que les permiten ser los únicos proveedores del servicio dentro de su red. Una de las excepciones la constituye los derechos de paso pues permiten a los concesionarios prestar el servicio en la red de otro sin intercambiar equipo tractivo ni tripulación. Sin embargo, los derechos de exclusividad se mantendrán vigentes hasta dos mil veintisiete y dos mil treinta y cinco (dependiendo el caso) y, a la fecha, no existen derechos de paso que permitan el SPTFC de los productos analizados en las rutas identificadas.

Existen rutas en las que el SPTFC es prestado a través de la modalidad interlineal, participando ambos concesionarios, cada uno de ellos dentro de los tramos que corresponden a su red. En estos casos, cada concesionario mantiene la exclusividad sobre su propia red y alcanzan únicamente un acuerdo para la interconexión con la red de otro concesionario.

Dentro de los mercados relevantes los únicos agentes que concurren son GIE GMÉXICO y KCSM, cada uno dentro de su propia red dentro del SPTFC.

En el caso del SPTFC prestado en la modalidad local, GIE GMÉXICO cuenta con una participación del 100%, en términos de ingresos y distancia, dado que, los puntos de origen y destino se encuentran en su red.

En el SPTFC bajo la modalidad interlineal, se coincide con la AI, en cuanto a que la participación de mercado que ostenta KCSM y GIE GMÉXICO asciende al 100% para cada uno dentro del tramo del que son titulares dentro de la ruta de que se trate.

La ruta con destino en Rosita, para el transporte de cloro, cuentan con orígenes alternativos para el abasto de la sustancia. En ambos casos, el servicio relevante dentro de las rutas con origen en el sur de Veracruz es prestado mediante tráfico interlineal, por lo cual intervienen ambos competidores, como puede observarse en el siguiente cuadro:

Destino	Origen	Concesionario que presta el servicio
Rosita	Ing. Agustín Lira	Interlineal
	El Castillo	GIE GMÉXICO

Es posible afirmar que GIE GMÉXICO tiene una participación del 100% (cien por ciento) en las rutas donde presta el SPTFC a través de la modalidad local y que, en aquellas rutas donde el SPTFC se presta en modalidad interlineal, GIE GMÉXICO y KCSM cuentan, cada uno, con una participación del 100% (cien por ciento) en los tramos respecto de los cuales cada uno de ellos es concesionario.

Además, los concesionarios no enfrentan a otros competidores dentro de su red, sino que tienen un derecho de exclusividad que impide la participación de otro competidor. Esto le confiere la capacidad de fijar los precios, sin estar basados en costos, del SPTFC, y sin que exista otro competidor que contrarreste dicho poder.

A lo largo del DP, la AI documentó cómo es que los usuarios se enfrentan, sin mucho éxito, a los concesionarios del SPTFC. En el caso del servicio interlineal, algunos usuarios manifestaron que las tarifas que pagan son opacas.

Considerando que los costos necesarios para el desarrollo de una nueva red ferroviaria (que incluya la infraestructura y equipo ferroviario) son altos, es posible afirmar la existencia de una barrera consistente en los costos financieros elevados y de desarrollo de una red alternativa.

El otorgamiento de un nuevo título de concesión implicaría necesariamente el desarrollo de una nueva red ferroviaria. Esta inversión constituye una barrera a la que los actuales proveedores no se enfrentaron, dado que éstos adquirieron la concesión para hacer uso de infraestructura ya desplegada.

Los concesionarios cuentan con derechos de exclusividad para la prestación de éste a través de sus redes, por lo que la presente barrera se actualiza en el caso concreto, ya que siguen vigentes por lo menos hasta dos mil veintisiete.

V. CONCLUSIÓN SOBRE CONDICIONES DE COMPETENCIA EFECTIVA

Dado lo anterior, se cuenta con elementos para determinar que GIE GMÉXICO y KCSM detentan poder sustancial en los mercados relevantes identificados, en los siguientes términos:

- I. GIE GMÉXICO cuenta con poder sustancial en los siguientes mercados relevantes:
 - i. SPTFC de carga de **cloro** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Acocotla;
 - ii. SPTFC de **cloro** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Carmela;
 - iii. SPTFC de **cloro** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en El Castillo;
 - iv. SPTFC de **cloro** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Melchor Ocampo;

- v. SPTFC de **cloro** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Tochac;
- vi. SPTFC de **óxido de etileno** en la ruta con origen en Coatzacoalcos y destino en La Junta;
- vii. SPTFC de **óxido de etileno** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Coatzacoalcos;
- viii. SPTFC de **óxido de etileno** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Ecatepec;
- ix. SPTFC de **óxido de etileno** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Irapuato;
- x. SPTFC de **óxido de etileno** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en La Junta;
- xi. SPTFC de **óxido de etileno** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Tochac;
- xii. SPTFC de **óxido de etileno** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Xalostoc;
- xiii. SPTFC de **amoniaco anhidro** en las rutas con origen en Guanomex y Piedras Negras, y con destino en Torreón;
- xiv. SPTFC de **amoniaco anhidro** en la ruta con origen en Guanomex y destino en Victoria;
- xv. SPTFC de **sosa cáustica** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en El Castillo;

II. GIE GMéxico y KCSM cuentan con poder sustancial, únicamente en aquellos tramos y rutas respecto de los cuales son concesionarios, dentro de los siguientes mercados relevantes:

- i. SPTFC de **cloro** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Morelia;
- ii. SPTFC de **cloro** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Nuevo Laredo;
- iii. SPTFC de **cloro** en las rutas con origen en Ing. Agustín Lira y El Castillo, y con destino en Rosita;
- iv. SPTFC de **óxido de etileno** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Doña Rosa;
- v. SPTFC de **óxido de etileno** en la ruta con origen en Ing. Agustín Lira y destino en Maclovio Herrera;

En consecuencia, en tales rutas no existen condiciones de competencia, debido a que en todas ellas existen agentes económicos con poder sustancial.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, el Pleno, en síntesis, resolvió lo siguiente:

Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en **ocho mercados relevantes** consistentes en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de **cloro** en las siguientes rutas: i) origen Ing. Agustín Lira y destino Acocotla; ii) origen Ing. Agustín Lira y destino Carmela; iii) origen Ing. Agustín Lira y destino El Castillo; iv) origen Ing. Agustín Lira y destino Morelia; v) origen Ing. Agustín Lira y destino Tochac; vi) origen Ing. Agustín Lira y destino Melchor Ocampo; vii) origen Ing. Agustín Lira y destino Nuevo Laredo; y viii) origen Ing. Agustín Lira o El Castillo y destino Rosita.

Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los **nueve mercados relevantes** consistentes en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de **óxido de etileno** en las siguientes rutas: i) origen Coatzacoalcos y destino La Junta; ii) origen Ing. Agustín Lira y destino Doña Rosa; iii) origen Ing. Agustín Lira y destino La Junta; iv) origen Ing. Agustín Lira y destino Irapuato; v) origen Ing. Agustín Lira y destino Coatzacoalcos; vi) origen Ing. Agustín Lira y destino Tochac; vii) origen Ing. Agustín Lira y destino Maclovio Herrera; viii) origen Ing. Agustín Lira y destino Xalostoc; y ix) origen Ing. Agustín Lira y destino Ecatepec.

Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en **dos mercados relevantes** consistentes en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de **amoniaco anhidro** en las siguientes rutas: i) origen Guanomex o Piedras Negras y destino Torreón; y ii) origen Guanomex y destino Victoria.

Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en **un mercado relevante** consistente en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga de **sosa cáustica** en la ruta con origen Ing. Agustín Lira y destino El Castillo.

Publíquese en la página de internet de la Comisión Federal de Competencia Económica la versión pública de esta resolución y los datos relevantes de la misma en el Diario Oficial de la Federación, de conformidad con los artículos 49 y 96, fracción X, de la LFCE.

El presente extracto se emite con fundamento en los artículos citados anteriormente, así como en el artículo 20, fracción XXXV, del ESTATUTO.- Conste.

Ciudad de México, a treinta y uno de enero de dos mil veinte.- El Secretario Técnico de la Comisión Federal de Competencia Económica, **Fidel Gerardo Sierra Aranda**.- Rúbrica.