COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

12ª. SESIÓN ORDINARIA DEL PLENO, CELEBRADA EL 31 DE MARZO DE DOS MIL DIECISÉIS

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Alejandra Palacios Prieto (APP): Muy buenos días, hoy es treinta y uno de marzo de dos mil dieciséis, celebramos la sesión ordinaria número doce 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 y el Secretario Técnico. Por favor les pido que den su nombre ante el micrófono para que haya constancia de su presencia.

Alejandro Ildefonso Castañeda Sabido.
Benjamín Contreras Astiazarán.
Sergio López Rodríguez.
Eduardo Martínez Chombo.
Martín Moguel Gloria.
Jesús Ignacio Navarro Zermeño.

APP: Hago lectura del orden del día de hoy.

Primer punto. Presentación, discusión y, en su caso, aprobación del acta correspondiente a la sesión ordinaria número diez del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, celebrada el diez de marzo de dos mil dieciséis.

Segundo. Presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Aerovías de México, S.A. de C.V. y Delta Airlines Inc. Asunto CNT-050-2015.

Tercero. Presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Dell Inc., Denali Holding Inc., Universal Acquisition Company y EMC Corporation. Asunto CNT-003-2016.

Cuarto. Presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Legg Mason, Inc., Clarion Partners Holdings LLC y otros. Asunto CNT-013-2016.

Quinto. Asuntos Generales.

En Asuntos Generales tenemos tres temas. Una es una solicitud de calificación de excusa, presentada el quince marzo del año en curso, por el Secretario Técnico de esta Comisión para conocer del expediente CNT-147-2001. Asunto CNT-147-2001.

Segundo. Solicitud de calificación de excusa, presentada el quince marzo del año en curso, por el Secretario Técnico de esta Comisión para conocer del expediente CNT-054-2005. Es el asunto: CNT-054-2005.

Y tercero. Una solicitud de calificación de excusa, presentada el dieciséis de marzo del año en curso, por el Secretario Técnico de esta Comisión para conocer del expediente DE-024-2010 y acumulado. Asunto DE-024-2010 y acumulado.

¿Alguien tiene algún comentario?

No habiendo comentarios sobre el orden del día, iniciamos el desahogo de la misma.

Primer punto. Presentación, discusión y, en su caso, aprobación del acta correspondiente a la sesión ordinaria número diez del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica celebrada el diez de marzo de dos mil dieciséis.

¿Alguien tiene un comentario sobre esta acta?

No habiendo comentarios sobre esta acta pregunto, ¿quién estaría a favor de la aprobación de la misma?

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

Pasamos entonces al segundo punto del orden del día. Presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Aerovías de México, S.A. de C.V. y Delta Airlines Inc. Asunto CNT-050-2015, y le cedo la palabra para que exponga este caso al Comisionado Ponente Alejandro Ildefonso Castañeda Sabido.

Alejandro Ildefonso Castañeda Sabido (AICS): Muchas gracias Jana.

Es un poco larga mi ponencia, [redacted]

Voy a ser lo más rápido posible.

No es usual hacer esto, pero creo que en este caso, la gente que trabajó en esta ponencia merece un reconocimiento.

Quisiera agradecer primordialmente a las personas que trabajaron para la evaluación de esta ponencia Víctor Madrid, Juan Manuel Haro, Oscar Martínez, Arely Núñez, Carlos Daniel Ruiz y David Godínez, este último de servicio social.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

El orden no implica mayor o menor trabajo o compromiso. Todos se esforzaron y se comprometieron al cien por ciento con esta ponencia.

Agradezco al Pleno el libre intercambio de ideas y su necesaria retroalimentación que enriqueció en mucho esta ponencia.

Al Secretario Técnico y su equipo le agradezco el libre intercambio de ideas.

Muchas de las secciones que leeré son confidenciales, sugiero una edición del audio y de la ponencia misma para que no violen ningún acuerdo de confidencialidad.

Antecedentes.

El ocho de mayo de dos mil quince, Aeroméxico y Delta notificaron una concentración de conformidad con el artículo 90 de la Ley Federal de Competencia Económica.

El plazo para resolver concluye el veintiuno de junio de dos mil dieciséis.

Las partes son Aeroméxico, que es una sociedad pública dedicada a la prestación de servicios de transportación aérea de personas y bienes, tales como transporte regular de pasajeros, fletamento y carga, dentro y fuera de México, enfocándose en las rutas locales de alta densidad y en los mercados internacionales.

Delta (es la otra parte), que es una sociedad pública dedicada a la prestación de servicios de transporte aéreo, principalmente transporte regular de pasajeros, fletamento y carga, tanto de manera doméstica en los Estados Unidos de América como internacional.

Delta presta servicios aéreos desde los Estados Unidos de América a más de 300 destinos en 59 países.

La transacción consiste en la realización de una alianza entre Delta y Aerovías para operar de manera conjunta todos sus vuelos entre Estados Unidos de América y México, a través de la celebración de un "*Acuerdo Conjunto de Cooperación*" ("*Joint Cooperation Agreement*", en inglés).

La operación se notifica de forma voluntaria, de conformidad con lo establecido en el artículo 86, último párrafo, de la Ley Federal de Competencia Económica.

La operación no incluye alguna cláusula de no competencia. Sin embargo, mediante el Acuerdo de Cooperación Conjunta ("JCA", de ahora en adelante), las partes han acordado una cláusula de exclusividad, en la cual se establece que [redacted]

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Es poco probable que la cláusula de exclusividad pueda tener efectos contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia, en virtud de que la operación implica la operación conjunta de los promoventes en las rutas que son parte del JCA.

Desde el punto de vista del mercado relevante, lo primero que quisiera analizar es la dimensión del producto.

Se analizaron todas las opciones de... ¡bueno!

Primero, la operación tendrá efectos en la prestación de servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, fletamento y carga entre México y Estados Unidos de América. Sin embargo, el transporte de carga no es el negocio principal de las partes y lo ofrecen de forma complementaria al transporte aéreo regular de pasajeros, por lo que se considera innecesario profundizar respecto de los efectos de la operación en esta actividad.

Se analizaron todas las opciones de transporte aéreo y terrestre, sin embargo, se encontró que ninguno de éstos (que son diferentes, por ejemplo, los de carga y el transporte aéreo no regular, etcétera), es sustituto viable al servicio de transporte aéreo regular de pasajeros.

Respecto a la dimensión geográfica.

Se considera que la competencia se basa en las características de una industria de red propias del sistema aéreo.

En este sentido, si bien un consumidor no puede sustituir un destino por otro, éste no realiza un solo viaje a lo largo del tiempo, sino que lo hace en mayor o menor intensidad, en repetidas ocasiones dentro de un período, por lo que la decisión del consumidor para usar una determinada aerolínea en un viaje en particular, está influida por la amplitud de la red y frecuencia de vuelos de esta aerolínea.

La industria de la aviación es una industria de red, por lo que desde la perspectiva de las aerolíneas, la competencia se lleva a cabo entre las redes y alianzas. Esto se fundamenta en particular para las estrategias de "*marketing*" como son los descuentos por volúmenes a clientes corporativos para dirigir una aerolínea sin tener en cuenta únicamente precio de una ruta en específico.

En efecto, estrategias utilizadas por las aerolíneas como programas de pasajero frecuente, tiene como objetivo fidelizar a los consumidores.

De igual manera, los clientes corporativos prefieren aerolíneas con redes más extensas puesto que, en caso de ser necesario, pueden cambiar un pasaje para otro destino u otra fecha en una aerolínea con una red más extensa o más densa, por lo que los efectos de red adquieren distintos grados de importancia según el tipo de consumidor, esto es, consumidores más sensibles al tiempo, por un lado, y consumidores más sensibles al precio, por otro lado.

Adicionalmente, las partes argumentan que [redacted] Ambas acciones tienen, como fundamento características observables en industrias de red, economías de escala y de alcance y no únicamente ganancias en rutas específicas, de hecho cito más adelante un análisis de cómo se desarrolló el vuelo México-Boston, en el caso de Aeroméxico.

Al respecto, a la pregunta de ¿cómo las partes analizan la apertura o cierre de vuelos? Delta contestó lo siguiente:

[redacted]

[redacted]

[redacted]."

El mercado se encuentra interrelacionado a través de los distintos prestadores del servicio, lo que conforma un sistema integral en el que confluyen varios puntos de interconexión entre distintas redes y rutas de origen y destino que integran la red.

Con respecto de su equipo de planeación, Delta nos indica de nuevo que:

"[redacted]"

Aeroméxico opera una red de rutas en México bajo un sistema de rutas de conexión. Dicho sistema concentra la mayoría de las operaciones en el Aeropuerto

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos **3**, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Internacional de la Ciudad de México, así como en las bases secundarias de [redacted].

Aeroméxico vuela a 47 destinos nacionales y 35 destinos internacionales desde México, incluyendo18 en los Estados Unidos de América.

Aeroméxico es la aerolínea más grande de México con base en porcentaje de tráfico de pasajeros, tamaño de flota y número de destinos atendidos.

Si nosotros consideramos la combinación de todos estos destinos, para calcular el número de opciones de origen-destino entre México y Estados Unidos, tendríamos [redacted] opciones de origen-destino, (sic) en el caso de Aeroméxico.

Por su parte, Delta basa las operaciones de red en los aeropuertos de Atlanta, Detroit, Los Ángeles, Minneapolis-St. Paul, Nueva York-La Guardia, Nueva York-John F. Kennedy, Salt Lake City y Seattle.

Delta vuela a 124 de destinos dentro de los Estados Unidos y 12 destinos internacionales hacia México.

Delta es la aerolínea norteamericana con más rutas transfronterizas hacia México.

En total, si consideramos todas las combinaciones posibles de Delta, tenemos en vuelos transfronterizos [redacted] posibles combinaciones de origen y destino.

Esto no es una hipótesis. Por ejemplo, nosotros en la base de datos que analizamos, que proporcionó gentilmente Aeroméxico y cuando agregamos los códigos compartidos, las combinaciones de origen y destino que analizamos en nuestro caso fueron de [redacted] orígenes y destinos. Es decir, en la base de datos del análisis econométrico que se hizo para esta ponencia, tenemos [redacted] orígenes y destinos diferentes atendidos por Aeroméxico, tomando en cuenta vuelos de código compartido.

Respecto de los vuelos transfronterizos de Aeroméxico-Delta, éstos coinciden en [redacted] rutas directas, [redacted] rutas indirectas y en [redacted] aeropuertos dentro de los Estados Unidos de América y México. Asimismo, las partes cuentan con convenios de códigos compartidos mediante los cuales pueden ofrecer vuelos y conexiones operados por ambos.

Adicionalmente, en el pasado han coincidido en otras rutas más, tanto directas como indirectas. Por lo tanto, se infiere que ambas aerolíneas son competidores cercanos.

En virtud de las características de la concentración entre Delta y Aeroméxico, por la cual tendrán una red integral, es necesario analizar los efectos sobre el servicio aéreo de pasajeros a nivel de red, es decir, evaluando sus efectos en el sistema y no en únicamente respecto de rutas particulares.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

No obstante lo anterior, podría haber problemas adicionales en segmentos o rutas específicas donde ambas partes tengan participación. Al respecto, dichos aspectos podrían no ser capturados con un análisis de red, por lo que esta ponencia también se enfoca en el análisis de dichos segmentos.

Sin embargo, la competencia individual, ruta por ruta, no debe ser analizada únicamente de manera aislada. Tal análisis aislado implicaría que los mercados de productos respectivos son totalmente independientes unos de otros y negaría que estas rutas están unidas por muchos elementos entre sí.

Las aerolíneas, por lo general, tienen la flexibilidad necesaria para cambiar y añadir rutas y frecuencias de aumento/disminución en respuesta a los cambios en la estructura competitiva de las diferentes rutas operadas.

Esto implica que el análisis de la Comisión no debe ser solamente estático, en el sentido de que no basta centrarse únicamente en las rutas coincidentes. Lo que se requiere, es un análisis dinámico que tenga en cuenta hasta qué punto la desaparición de una aerolínea, que es competidor cercano, podría eliminar la competencia potencial que habría en ausencia de la transacción.

Asimismo, cuando una aerolínea inicia un plan de negocios, diseña su red de manera conjunta, tomando en cuenta las conexiones en sus vuelos y las oportunidades de mayor rentabilidad.

Es pertinente destacar que la estructura de la oferta del servicio está configurada como red, lo cual introduce restricciones que se tienen que considerar en el análisis de competencia.

En particular, las aerolíneas optimizan las utilidades de la red en su conjunto y no solamente las de una ruta en particular, ya que la demanda de una ruta en particular tiene efecto sobre la demanda de esa ruta pero también sobre la demanda de otras rutas.

Esto a su vez tiene un efecto importante en la oferta. Por ejemplo, el reposicionamiento de una aeronave entre aeropuertos de baja densidad de tráfico o la decisión de establecer rutas alimentadoras de baja rentabilidad punto a punto, implica que no sean rentables cuando son evaluadas en lo individual, pero son rentables cuando se evalúan en conjunto. Así, no necesariamente el análisis para competir en el mercado que realiza una aerolínea, es un estudio de red.

Un ejemplo de esto se da en el documento realizado por Aeroméxico titulado [redacted], en el que se realiza un análisis (esto es información totalmente privada pero yo creo que es relevante para lo que estamos discutiendo), [redacted] sobre [redacted]

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

[redacted]
pin al pin (sic).

Sin embargo, analiza [redacted] (pin) (sic).

Asimismo, entre las ventajas encontradas en el documento se enuncian ventajas de red: [redacted]

Existen compañías... y bueno después hace un análisis del mercado de [redacted] etcétera, pero toma en cuenta el efecto de la competencia potencial de red que existiría en este documento que está en el expediente.

[redacted] lo que demuestra que [redacted] existen diversos factores de red que llegan a pesar mucho en la decisión, como en el presente caso.

Asimismo, la literatura que analiza la competencia de aerolíneas enfatiza, además del número de aerolíneas presentes en cada ruta, la entrada potencial de otras aerolíneas sobre la ruta que se está analizando.

Se ha encontrado en estos estudios que la entrada potencial tiene un efecto de disciplina en los precios de las diversas rutas. Por lo tanto, para analizar la competencia entre aerolíneas es menester analizar el impacto de otras redes sobre el comportamiento de las aerolíneas en los vuelos que se atiende.

Por lo anterior, el mercado relevante se define como el transporte aéreo regular de pasajeros entre México y Estados Unidos de América, a través de vuelos directos o indirectos.

Adicionalmente a lo ya expuesto, con el objetivo de robustecer el enfoque de red, se efectuó un estudio econométrico que analiza la política de precios de Aeroméxico respecto a diversos indicadores de competencia.

La base de datos utilizada consta en el expediente y fue presentada por Aeroméxico. Al respecto (y es la misma base de datos a la que me referí cuando dije que analizamos en total en este análisis, [redacted] orígenes-destinos diferentes), esta base de datos es a nivel de boleto vendido y podemos identificar origen y destino en cada uno de esos boletos.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Al respecto, en mi ponencia ustedes podrán ver un cuadro en el que se analizan diversos modelos. También, podrán ver en la ponencia una explicación clara de lo que significa cada una de las variables.

La variable de red se refleja en varios (sic) de las variables utilizadas en esta regresión.

También hay variables de rutas incluidas (pero eso lo vamos a ver después), por eso es que yo digo desde un principio, que tenemos un análisis de red, pero también existe la posibilidad de que en segmentos de la red exista... tengamos que hacer un análisis para ver si en esos casos específicos podría existir algún problema; sin embargo, el mercado relevante es la red completa.

Se observa que el efecto de red se refleja fundamentalmente, en bueno... se refleja en varias variables: Una Comp-ciudad, *hub* mexicanas y también en otra que se llama *hub* norte.

¿Qué quiero decir con eso?

Comp-ciudad, es el número de entrantes potenciales en la ciudad de origen del vuelo. Lo que me dice el análisis econométrico... (este análisis econométrico... quiero decirlo, es un análisis de los vuelos redondos que hay entre México y Estados Unidos, tenemos un apéndice en la ponencia que todos pueden consultar, en el que se analizan los criterios bajo los cuales se incluyeron las observaciones en el análisis econométrico) y lo que me dice [es que] el incremento en el número de competidores potenciales reduce en promedio el precio de Aeroméxico en aproximadamente [redacted]

Debemos recordar que estas aerolíneas no atienden las dos rutas que estamos analizando, no las dos rutas, sino los dos puntos que estamos analizando (el origen y el destino). Son simplemente aerolíneas que están en el origen del vuelo y cuya entrada potencial induce a Aeroméxico a disciplinar sus precios. Consideramos esto como un efecto de red.

Asimismo, la variable *hub* mexicana nos indica la presencia de alguna aerolínea mexicana en el origen que cuenta con *hub*. Esta variable... lo que estoy diciendo básicamente es ¿hay otra aerolínea en el origen que tenga *hub* de los vuelos que desarrolla Aeroméxico?

Esta variable nos indica que el precio promedio de Aeroméxico se ve reducido en aproximadamente [redacted] cuando está presente este efecto, lo cual también indica un efecto de red.

¿Qué estamos diciendo?

Básicamente estamos diciendo que si hay otra aerolínea que tiene un *hub* en el origen, Aeroméxico tiene que reducir en promedio [redacted] porque esta aerolínea

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

puede responder ante un cambio de precios en la aerolínea, porque tiene un *hub* que le permite hacer eso. Esto es un efecto de red.

Más adelante se discuten a profundidad las ventajas competitivas que adquieren las aerolíneas al operar un *hub*.

Por su parte, la variable *hub* norte (que también está incluida en la regresión), es una variable dicotómica que nos indica la presencia de un *hub* de una aerolínea norteamericana distinta a la alianza, [redacted], en el origen de los vuelos de Aeroméxico.

Debemos recordar que Aeroméxico también vende un vuelo de origen desde Estados Unidos y de regreso de Estados Unidos, eso es lo que estoy diciendo.

Encontramos que cuando esto ocurre, Aeroméxico reduce sus precios en promedio en [redacted]

¿Qué quiere decir eso?

Básicamente lo que estamos hablando son de *hubs and spokes* norteamericanos que disciplinan a Aeroméxico en sus vuelos redondos, originados en Estados Unidos y ¿qué quiere decir esto? pues que un *hub and spoke* tiene una capacidad competitiva muy fuerte porque alimenta el vuelo hacia México a partir de todos los *spokes* que alimentan ese *hub*, por lo tanto, [redacted] Esto, en mi opinión, es un efecto de red también.

Este estudio estadístico nos indica que el análisis de mercado relevante, desde una perspectiva de red, es apropiado. Bueno, ahora, pasemos al análisis de la concentración.

El mercado relevante es el transporte aéreo regular de pasajeros entre México y Estados Unidos de América a través de vuelos directos o indirectos. En este sentido, los servicios aeroportuarios son uno de los insumos más importantes para la prestación del servicio de transporte aéreo, por lo que las conductas que se realicen en cada aeropuerto inciden en las condiciones de competencia de la red.

Al respecto, de todos los aeropuertos ubicados en territorio nacional, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México es el único que presenta condiciones de saturación y es el *hub* más desarrollado y único en su tipo.

La operación traería 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.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

En este sentido, dado que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México representa el *hub* más desarrollado en el país y único en su tipo y que éste presenta condiciones de saturación, es importante ver el efecto que esto ocasionaría en el mercado relevante.

Otro insumo importante para poder brindar servicios aéreos transfronterizos es contar con las designaciones correspondientes, donde, con base en el Acuerdo Bilateral vigente, se encuentra limitado el número de ésta a dos o tres, según corresponde la ciudad origen y/o destino.

Respecto de los otros aeropuertos tocados por la red, dado que ésta es un sistema integral constituido por un conjunto de rutas, efectos en segmentos del mercado tienen efectos para todas las rutas en su conjunto.

Por lo tanto, es necesario analizar el efecto que la concentración tendrá en el mercado relevante, tomando en consideración las barreras a la entrada planteadas.

Las participaciones de mercado, con base en el número de pasajeros transportados para dos mil catorce son (están en un cuadro en mi ese [ponencia]) y los índices de concentración antes y después de la operación también están en mi cuadro, (en este cuadro). Como se observa, tres de los cuatro criterios de índices ocupados por la Comisión para considerar que una concentración tiene pocas posibilidades para afectar el proceso de competencia y libre concurrencia no cumplen con los parámetros establecidos.

Adicionalmente a los índices de concentración, en el criterio se establecen una serie de principios (que ya no voy a leer porque todos los conocemos), pero que básicamente implican que adicionalmente a los índices de concentración, se tiene que tomar en cuenta diversos elementos como las barreras a la entrada y diversos factores que caracterizan a los mercados analizados, los cuales se exponen con más detalle en secciones posteriores.

Por su parte, en dos mil quince, Grupo Aeroméxico empleó el [redacted] de los horarios de despegue y aterrizaje efectivamente utilizados, mientras que Delta usó el [redacted] de los mismos.

El agente económico resultante de la operación, alcanzaría el [redacted] de los *slots* en [el] Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Es importante aclarar que, según el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México [AICM] dichos porcentajes corresponden tanto a los *slots* asignados como a los efectivamente usados, es decir, el AICM se encuentra plenamente saturado.

Como lo mencionan las partes, la concentración consiste en una alianza entre Aeroméxico y Delta, [redacted]

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Existen barreras preexistentes para poder brindar el servicio relevante en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, las designaciones para las rutas transfronterizas y la saturación del mismo aeropuerto. Respecto de esta última, debido a que, como lo declaran las partes, la concentración implicará [redacted] *slots* el impacto de dichas barreras se incrementaría, lo que, dada la tenencia de *slots* tan elevada en el AICM, aumentaría el poder sustancial de las partes y, por lo tanto, podría llevar al incremento de precios en las rutas que tocan el AICM.

Teoría del Daño.

Les voy a explicar mi teoría del daño.

De acuerdo al programa de cooperación conjunta, [redacted]

De acuerdo al mismo documento, se planea [redacted]

Asimismo, las partes señalan que [redacted]

Por ejemplo, en los vuelos a [redacted], planean [redacted]

Los promoventes señalan: "[redacted]" Asimismo, en el documento titulado "[redacted]", se establece que [redacted]

De lo mencionado, se infiere una readecuación de las redes integradas de Aeroméxico y Delta para optimizar su uso, lo que implica reevaluar las rutas que actualmente se usan y evaluar la rentabilidad de todas las rutas en el contexto de una red integrada. Esto, en principio, genera beneficios pues permite aumentar las ganancias de conectividad, sin embargo, también genera problemas, o sea, hay un tema de externalidades de red, pero además, hay una serie de problemas.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

El primer problema que encontramos es la restricción de *slots.*

Como lo indica el anteproyecto de resolución, la IATA [por sus siglas en inglés, International Air Transport Association, en español, Asociación de Transporte Aéreo Internacional], clasifica los aeropuertos en tres niveles de acuerdo al nivel de congestión que experimenta el aeropuerto.

El nivel 3 corresponde a aeropuertos que tienen exceso de demanda prácticamente a toda hora (que sea razonable volar).

El veintinueve de septiembre de dos mil catorce se declaró al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México como saturado. Con base en lo anterior, la SCT [Secretaría de Comunicaciones y Transportes] determinó que: "*para garantizar una operación segura y eficiente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México -Benito Juárez- se establece que (sic) la capacidad de 61 operaciones por hora con un máximo de 40 llegadas con una separación de 4 millas náuticas*".

La Secretaría Técnica indica que el AICM se encuentra saturado en las franjas horarias de las 07:00 a las 22:59 horas.

Como lo indica el anteproyecto de resolución, Aerovías señaló que el aeropuerto está altamente saturado.

Aerovías mencionó que: [redacted] *slots* [redacted] *slots* [redacted] *slots* [redacted]

Por su parte, Interjet plantea que: [redacted] *slots* [redacted]

Respecto al mecanismo de asignación de *slots* en el AICM, el anteproyecto de resolución indicó:

"De la descripción anterior se puede observar que una aerolínea que pretenda hacer uso de los slots en el AICM requiere contar con un permiso de operación otorgado por la Dirección General de Aeronáutica Civil y con la asignación por parte del AICM, a través de la Subgerencia de Asignación de Slots. Asimismo, que uno de los criterios empleados por la autoridad aeroportuaria para la asignación de horarios de despegue y aterrizaje en el AICM ha sido el de antigüedad, ya que éstos se asignan a aquellas aerolíneas que los tuvieron asignados en la temporada anterior equivalente, sujeto a que se hayan utilizado. Esto también implica una restricción para que nuevas aerolíneas accedan de manera oportuna y suficiente a los servicios aeroportuarios en el AICM y operen el servicio de transporte aéreo de pasajeros.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Por lo tanto, el procedimiento de obtención de los slots está sujeta a la disponibilidad y esa disponibilidad se determina principalmente con base en la posesión y uso de los slots en temporadas anteriores. Esto puede representar una barrera que limite la entrada oportuna y suficiente de nuevos competidores, toda vez que éstos no tendrán prioridad en la asignación de slots, por no tener historial en el uso de este servicio.

Por todo lo anterior, se considera que el acceso a los servicios que prestan las terminales aeroportuarias en horarios en los que la demanda exceda la capacidad disponible (que pueden ser los horarios comercialmente más atractivos) podría representar una restricción que limite la entrada de nuevos competidores, así como la expansión de los ya existentes."

Respecto a la asignación de *slots* entre aerolíneas en el saturado AICM, la siguiente gráfica ilustra esta asignación, ahí está la gráfica.

Ya no voy a hablar de la gráfica ni entrar en la descripción, pero básicamente Delta tiene una participación importante en el horario de [redacted]

*Hub-and-*spoke.

El anteproyecto de resolución cita un reporte [redacted] en donde menciona que: "[redacted]. Un sistema de rutas de *hub-and-spoke* implica que todos los destinos se relacionan entre sí a través de un *hub* central.

Si tenemos cuatro *Spokes* y un *hub,* tendríamos en total 5 destinos. Solo se necesitan 4 rutas (en los 2 sentidos) para conectar cualquier destino a cualquier otro destino.

Al respecto hay un trabajo de [redacted] que se cita, que lo explica muy bien.

En cambio, si tuviéramos un sistema punto a punto entre los distintos destinos, se necesitarían 10 rutas (en los 2 sentidos).

Si una nueva ruta se agrega al sistema de *hub and spoke*, todos los puntos de destino se benefician. Esto es lo que llamamos las externalidades de red.

Con un nuevo destino, todos los otros destinos pueden alcanzar éste a través del *hub* y este destino también puede alcanzar a los demás.

Las aerolíneas orientadas al sistema de *hub and spoke* aprovechan el gran número de ciudades de origen/destino que pueden ofrecer con mucha frecuencia para generar las economías de escala que necesitan.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Cuando los aeropuertos están localizados en ciudades de gran atracción por el número de pasajeros que buscan ese destino (megalópolis), la presencia de un *hub* garantiza una operación más eficiente de red. El tamaño de Ciudad de México garantiza un tráfico hacia esa ciudad que permite una operación más eficiente del sistema de *hub and spoke*; esto no es necesariamente cierto para ciudades más pequeñas y esto la literatura sobre aviación "*Networks in Aviation*" lo documenta ampliamente.

En este sentido, el anteproyecto de resolución plantea que el AICM es el *hub* más desarrollado y único en su tipo en México y plantea que su ubicación geográfica, así como el número de operaciones, lo vuelven poco sustituible como *hub* para otras rutas de conexión.

De acuerdo con el anteproyecto de resolución, el AICM tiene un tráfico de pasajeros de casi el doble del aeropuerto de Cancún.

Asimismo, indica que el AICM es el aeropuerto mexicano que más destinos totales (nacionales e internacionales) atiende, por lo que sus opciones de conexión son mayores al de cualquiera del resto de los aeropuertos. Además, el anteproyecto de resolución cita el reporte anual de Aeroméxico de dos mil catorce el cual señala que su negocio depende... además, el informe señala otras cosas, que ya no les voy a leer porque ya es mucho.

En resumen, existe evidencia en el expediente que indica que las partes [redacted]

El Aeropuerto está saturado de acuerdo a lo declarado por las autoridades (no existen *slots* disponibles). Incluso una de las partes reconoce, explícitamente, que para cualquier nuevo vuelo se deberá de prestar con el portafolio de *slots* existentes.

Aeroméxico reconoce que [redacted]

Si un bien está congestionado, la mejor manera de operar la congestión es a través del sistema de precios, sin embargo, este mecanismo no está disponible en el AICM para asignar los *slots*.

No obstante, la congestión se manifiesta de todas formas en el sistema de precios de las empresas.

Al respecto, el estudio econométrico ilustrado más arriba, nos indica que los vuelos de [redacted] que tienen origen en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, son en promedio [redacted] que cualquier otro vuelo realizado por [redacted] en otro aeropuerto.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Asimismo, los vuelos de [redacted] que tienen escala en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, [redacted] que el resto de sus vuelos.

Estas mediciones son indicativas del grado de congestión del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y del impacto en los precios para los consumidores que tienen al usar este aeropuerto.

La evidencia econométrica confirma el planteamiento de la teoría de daño, el markup en precios, como lo dije, es aproximadamente del [redacted] y cuando hace escala en la Ciudad de México es del [redacted] esto es indicativo de que el precio sombra de los *slots* de Aeroméxico es elevado (voy a explicar más adelante que es el precio sombra).

Para mayor referencia véase un modelo simplificado en el Apéndice 2 de mi ponencia.

El tema no es trivial.

Para darnos una idea de la magnitud de este problema, podemos comparar el efecto en precios cuando Aeroméxico es monopolio en el origen.

La definición de monopolio en el origen revisión es más estricta que monopolio en ruta. Estoy diciendo que es el único que opera el aeropuerto en el origen, no es lo mismo que el único que opera esa ruta, entonces es una definición mucho más estricta de monopolio. Eso implica un aumento de precios en promedio de las rutas de Aeroméxico de [redacted] mientras que el aeropuerto implica un aumento del [redacted]

Más aún, el nivel de disciplina que estimamos (que eso lo voy a discutir después) de Delta o de cualquiera de sus competidores en ruta, es menor; tener un competidor menos, afecta menos que lo que afecta pasar por Ciudad de México a los precios de Aeroméxico.

Esto es realmente un indicativo de la importancia del aeropuerto, por un lado, y del daño que genera un aeropuerto congestionado a los consumidores en términos de precios.

Cuando sumamos (y eso le agradezco aquí al Comisionado Martínez Chombo que me lo platicó hace un momento), cuando veamos los efectos de la regresión se suman; eso quiere decir que pasar por Ciudad de México y además ser monopolio o pasar por Ciudad de México y además concentrarse con otra aerolínea, tiene efectos todavía más grandes de lo que yo estoy reflejando acá.

Bueno, me quedé en esto, ok...

[redacted] los nuevos vuelos se harán con el portafolio de *slots* existentes que tenga la

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica; 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

aerolínea en el momento de programar los nuevos vuelos. Esto implica que la aerolínea realizará un análisis de costo-beneficio en toda su cartera de vuelos y destinos para redefinir ésta.

En este sentido (como ya se citó), el equipo de planeación de Delta manifiesta lo siguiente:

[redacted]

Dado que [redacted], el "costo de oportunidad" de operar los vuelos actuales (antes de la fusión) se elevará. Este término se refiere a los beneficios que se dejan de ganar por iniciar ese vuelo.

Al haber nuevas oportunidades de vuelo y dada la elevación en el costo de oportunidad, se reducirá la oferta para algunas rutas, lo que ocasionará una subida de precios para dichas rutas.

Si las condiciones de competencia permanecen constantes (los rivales tienen el mismo número de *slots*), las empresas elevarán sus precios para poder atender a las nuevas oportunidades de vuelos, algunos vuelos van a subir más otros menos, dependiendo de las condiciones de competencia, que se analizan también en la regresión que presento.

Recordemos que la elasticidad de oferta de los rivales es muy baja (están restringidos en *slots*). Asimismo, se observan barreras a la entrada por las ventajas de *hub-and-spoke* [redacted] (los *hub-and-spoke* alternativos nacionales son muy pequeños).

De hecho, excepto por ciudades de playa, la mayoría de las ciudades atendidas, de manera directa, desde *hubs* en Estados Unidos, son muy pocas, los más importantes son Guadalajara y Monterrey, algunos vuelos a Mérida, León y Morelia, entre otros.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

En conclusión, la posibilidad de que vuelos que pasen o se originen en *hubs* alternativas (nacionales o internacionales) y puedan disciplinar este aumento de precios, es baja.

Para darles una idea de la magnitud de lo que estoy hablando, aproximadamente el 30% de las observaciones de datos están en una situación en la que los vuelos transfronterizos tienen una escala en México. De estos, el [redacted] son vuelos con escala en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Para que se den una idea del mercado que podría ser afectado por esta fusión en estas condiciones de saturación.

El documento titulado... (no sé si haya alguna pregunta de lo que estoy expresando, me pueden interrumpir, pero creo que esta evidencia es muy fuerte). Lo que estoy diciendo básicamente es que la saturación del aeropuerto va a incrementar precios en la red y que las opciones de sustitución en [redacted] del mercado atendido por Aeroméxico en términos boletos vendidos son nulas prácticamente, o son muy bajas.

Eso es básicamente lo que estoy tratado de ilustrar con los datos.

El documento de [redacted] titulado "[redacted]" resume el razonamiento que les acabo de decir de la siguiente manera:

"[redacted]".

Es exactamente lo que yo estoy diciendo, nada más que lo están diciendo otras personas.

Bueno, ahora, ¿cuál es el impacto sobre segmentos de red? que les dije que no habría que olvidar.

Como se mencionó anteriormente, algunos segmentos de la red podrían presentar problemas adicionales donde ambas partes tienen participación. En particular, las partes coinciden en las rutas [redacted], así como en un conjunto de rutas indirectas.

[redacted] (para que se den una idea del impacto de las rutas indirectas).

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Al respecto, para las dos primeras, los índices de concentración no cumplen con los parámetros establecidos por la Comisión para considerar que una operación tendría pocas posibilidades de afectar la competencia y libre concurrencia.

En este sentido, nuestro análisis econométrico indica que entre mayor sea el número de competidores (sin contabilizar a Delta) en una ruta específica, Aeroméxico reduce sus precios en un promedio en alrededor de [redacted]

Asimismo, y respecto a los efectos de la concentración, el análisis de regresión también es ilustrativo.

De acuerdo a lo expuesto, [redacted] Estos resultados indican que Delta *per se*, tiene capacidad de disciplina en los vuelos operados por Aeroméxico. En muchos casos, en estándares internacionales, impactos mayores al 5% pueden ser considerados como potencialmente dañinos a la competencia.

Quiero decir que esta regresión y este dato está controlando por muchísimos factores: el impacto de red, el impacto de los *hubs*, el impacto del Aeropuerto de la Ciudad de México, el impacto de las escalas, el impacto de la competencia potencial, el impacto de todo tipo.

Básicamente estamos asumiendo, porque en el dictamen de Secretaría Técnica se decía que no había problema en las rutas indirectas porque cualquiera de las ciudades podría ser atendida en caso de subida de precios por un *hub* de los Estados Unidos; recordemos que en Estados Unidos hay muchísimos *hubs* (no me acuerdo cuantos hay pero hay 20, 25, no sé, tal vez más) y entonces ese era el impacto, aquí estoy controlando por esto, o sea, tomando en cuenta el impacto de esos *hubs*, [pero] de todos modos hay un impacto del [redacted] en precios. Nada más quería yo reiterar estos efectos porque a veces el análisis econométrico nos lleva a conclusiones más precisas.

Hay casos icónicos de análisis de competencia como el caso *Staples* que utilizan regresiones similares a las que yo estoy utilizando en este caso.

Quiero decir también, que corrí las regresiones con efectos fijos porque podría haber críticas econométricas diciendo: "que puede haber variables omitidas que no consideré que están correlacionadas con las variables que presenté y que por lo tanto las variables que presenté está[n] reflejando el efecto de variables omitidas". Esa es la crítica tradicional a los modelos econométricos.

Yo corrí las regresiones con efectos fijos. [Los] efectos fijos controla[n] por mucho estos efectos que estoy mencionando ahorita. O sea, el problema de variables omitidas se resuelve en gran medida cuando corres las regresiones con efectos fijos y con efectos fijos el signo de los coeficientes se respeta en las relaciones con

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

efectos fijos. Esto es evidencia de la robustez de los resultados que les estoy presentando al Pleno.

Conclusiones de daño.

A nivel de red, la concentración, dada la saturación del Aeropuerto (¡salud!)…

APP: ¡Ay Dios mío!

¡Perdón!

AICS: …Internacional de la Ciudad de México, generará un aumento en los precios. Dicho aumento se explica por el incremento en el costo de oportunidad de operar los vuelos.

Asimismo, analizando el impacto de la fusión en rutas, encontramos que, en donde existe coincidencia, Delta disciplina en [redacted] o más los precios que Aeroméxico fija.

Todos estos resultados están basados en un análisis de vuelos redondos (como les dije) como lo hace tradicionalmente la literatura y como lo hace la pericial presentada por Aeroméxico en el expediente.

Sin embargo, también hay datos de los vuelos directos y ¿qué quiero decir con vuelos no redondos? éstos son puros vuelos redondos, con vuelos no redondos, es decir, con vuelos que sólo se compran en un sólo sentido y aproximadamente el 30% de las observaciones utilizadas, bueno [redacted] observaciones, son de vuelos de ese estilo, de vuelos que nada más son en un solo sentido. [redacted] observaciones son vuelos sencillos y [redacted] observaciones aproximadamente)… tienen [redacted] observaciones, son vuelos redondos.

También hice el análisis para vuelos sencillos y en esos casos el impacto es mayor, el impacto de la competencia de Delta es mayor y ya algunos de los coeficientes, sobre todo de *hub*s de aerolíneas nacionales se ratifican, por lo que los impactos de red son similares aunque hay que reevaluar los coeficientes en estos casos, porque la aerolínea nada más está vendiendo el vuelo en un solo sentido y tiene un problema en su optimización para llenar el asiento en el vuelo de regreso (y esto me lo dijo el Comisionado Navarro, que tiene bastante experiencia en el análisis de aerolíneas). ¡Eso me lo dijiste tú! Entonces yo lo cito al Comisionado Navarro que fue el que me dijo eso.

Remedios.

Los condicionamientos propuestos en esta sección tienen como objetivo remediar el impacto de la fusión en el mercado relevante.

El efecto de disciplina de Delta sobre Aeroméxico es similar al que ejerce cualquier otro competidor en las rutas de acuerdo a estas regresiones, sin embargo, en las

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

de un solo sentido es mayor. Esto se puede comprobar a partir del análisis de los coeficientes.

Por lo tanto, la liberación y asignación de *slots* a cualquier otro competidor, ejercerá una presión competitiva similar a la de Delta.

En relación a rutas transfronterizas (que no tocan el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México), el problema de competencia se ve mitigado porque no hay saturación de *slots* en algún otro aeropuerto en el país.

Por lo tanto, para restablecer las condiciones de competencia por la subida de precios, sería necesario que las empresas fusionadas liberen *slots* del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Se considera que, dado el nivel de acumulación de *slots* que detenta actualmente Aeroméxico, la liberación de aquellos que detenta Delta alcanzaría apenas para contrarrestar los efectos de competencia, esto tomando en cuenta que hay un impacto de red. Una asignación eficiente de los *slots* a competidores que estén en condiciones de explotarlos plenamente, contrarrestarán el efecto de subida de precios que pueda ocurrir en los vuelos atendidos desde el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México por los promoventes, sobre todo en vuelos que enfrentan poca competencia. Adicionalmente, se deben de liberar por las partes, todas aquellas rutas en que las dos, tomadas de manera conjunta, tengan designaciones.

La reasignación de *slots* permitirá la entrada de rivales en diversas rutas, lo que ocasionaría una mayor competencia y precios más bajos en esas rutas.

Se podría argumentar que las ganancias en eficiencia de la fusión podrían contrarrestar los incentivos a subir los precios. Un *hub and spoke* cuenta con economías de alcance y además el tamaño de la Ciudad de México reduce en una gran proporción los costos de operación del *hub and spoke*. Sin embargo, la evidencia del expediente, en particular la pericial realizada por la [redacted], nos indica que a pesar de que Aeroméxico cuenta con [redacted] de *slots* que [redacted] y muchos más que los de los operadores que le siguen en tamaño, en los vuelos que llegan y salen de la Ciudad de México, Aeroméxico es en promedio [redacted] más caro que los rivales tomados en conjunto (es decir un promedio de rivales caros y baratos).

Este análisis está basado en un esquema de diferencias en diferencias y nos indica que, tomando como contrafactual a las otras aerolíneas, Aeroméxico es [redacted] más caro en promedio.

El resultado es contundente, dado que se espera que las economías de Aeroméxico que experimenta en la Ciudad de México son sustanciales. Sin embargo, a pesar de esto, son sensiblemente más baratos los rivales.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Tomando en cuenta la no linealidad en que disminuyen los costos en sistemas de *hub and spoke* el resultado me sorprende.

Se podría argumentar que la diferencia está en el tipo de servicios que ofrecen Aeroméxico y los rivales, sin embargo, como los promoventes lo reconocen la competencia de los rivales en México los ha afectado, por lo que transferir a los rivales los *slots* redundará en una reducción de precios, dada la comparación presentada por el mismo promovente.

Por lo tanto, al transferir los *slots* de Delta a los otros operadores, los cuales cuentan con menores precios promedio, sería posible anticipar una reducción de precios para las rutas que atienden los rivales con los *slots* cedidos.

De consumarse la operación, las repercusiones y efectos contrarios a la competencia en el mercado relevante de acuerdo con la Ley actualizarían lo dispuesto por la fracción I del artículo 64 de la Ley Federal de Competencia Económica, pues la operación tiene efectos de concentración horizontal y traería consigo la eliminación de un competidor en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, con lo que Aeroméxico acumulará el [redacted] de los *slots* en el AICM.

Además, el impacto de las barreras aumentará pues la acumulación de *slots* tendría un impacto directo sobre las condiciones de competencia en toda la red, al incrementar el costo de oportunidad del uso de los *slots*, por lo que Aeroméxico incrementará su poder de mercado. Tengo en el apéndice un análisis simplificado de esto, el análisis simplificado tiene varios supuestos, pero uno que es muy importante es que estoy asumiendo que las demandas residuales de cada mercado se suman. Ustedes dirán "¡ah bueno!, eso no pasa", pero es para ilustrar el efecto. En algunos casos, por ejemplo cuando vimos los casos de Alsea eso pasaba, las demandas residuales se sumaban y por eso Alsea tenía precios nacionales, era un poquito. Este análisis está asumiendo un poquito ese tipo de cosas.

Pero el punto no es que las demandas residuales no es un supuesto restrictivo porque lo que quiero enfatizar es el rol de la congestión y el rol de precio sombra que ocurre cuando una empresa está restringida de *slots* y eso es independientemente de los costos (si se fijan en las gráficas). Entonces, los costos marginales no afectan para nada cuando la empresa está afectada por los *slots* y eso es el tema que yo estoy enfatizando aquí ya desde el punto de vista más técnico.

¿Qué más? a ver, a ver déjenme nada más…

Entonces, por lo tanto, la concentración puede conferir a las partes el poder de fijar precios unilateralmente o restringir sustancialmente el abasto o suministro dentro del mercado relevante, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente contrarrestar dicho poder, y bueno, en conclusión, la transacción crea incentivos y mecanismos para afectar negativamente la competencia y libre concurrencia en el mercado relevante y eso es [todo] básicamente.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

De consumarse la fusión, el impacto a las barreras por la acumulación de *slots* tendría un impacto directo sobre las condiciones de competencia en toda la red al incrementar el costo de oportunidad del uso de *slots*. En resumen (lo que estoy diciendo), por lo que Aeroméxico incrementaría su poder de mercado, por lo tanto, la concentración puede conferir a las partes el poder de fijar precios unilateralmente, restringir sustancialmente al abasto o suministro dentro del mercado relevante, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

Como se mencionó anteriormente, para restablecer las condiciones de competencia por la subida de precios, sería necesario que las empresas fusionadas liberen *slots* del AICM. Así, en virtud del nivel de acumulación de *slots* que detenta actualmente Aeroméxico, la liberación de aquellos que detenta Delta alcanzaría apenas para contrarrestar los efectos de competencia, esto tomando en cuenta que hay un impacto de red y qué la reducción en la competencia por parte de Delta en rutas directas e indirectas puede llevar a Aeroméxico a elevar precios en por lo menos [redacted]

Una asignación eficiente de los *slots* a competidores que estén en condiciones de explotarlos plenamente, contrarrestaría el efecto de subida de precios que pueda ocurrir en los vuelos atendidos desde el AICM por los promoventes, sobretodo en vuelos que enfrenten poca competencia (real y potencial). Adicionalmente, se debería liberar por las partes todas aquellas rutas en las que las dos, tomadas de manera conjunta, tengan designaciones en el acuerdo bilateral vigente.

En este sentido, la reasignación de *slots* permitiría la entrada de los rivales en diversas rutas, lo que ocasionará una mayor competencia y precios más bajos en esas rutas.

Por lo anterior, el tipo de condiciones que se pudieran poner a las partes para poder realizar la operación deben ser suficientes y efectivos para resolver el problema de competencia que se identifica.

Mediante reunión celebrada el veintinueve de febrero de... (sic)

Propuestas y análisis sobre los condicionamientos presentados por las partes.

Mediante reunión celebrada el veintinueve de febrero de dos mil dieciséis, el Secretario Técnico notificó a las partes los posibles riesgos que detectó podrían derivarse a la realización de la concentración notificada.

Como consecuencia de lo anterior, en términos de lo establecido en el artículo 90, fracción V, de la Ley Federal de Competencia Económica, el quince de marzo del año en curso, las partes presentaron escrito de condiciones en el que se comprometieron a realizar diversos actos que desde su punto de vista, mitigarían los riesgos detectados por la Secretaría Técnica.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Por escrito, el veintiocho de marzo del presente año, (sic) las partes presentaron en la oficialía de partes de esta Comisión, un escrito modificando su propuesta inicial de condicionamientos. En el Anexo 1 de dicho ocurso, las partes detallaron su propuesta de condicionamientos en los términos siguientes:

"(...) Con fundamento en lo establecido en los dos últimos párrafos del artículo 90 de la Ley Federal de Competencia Económica, y no obstante que las Partes consideran que la concentración no tendrá ningún efecto negativo en materia de competencia, con el único propósito de atender los posibles riesgos comunicados a las Partes el pasado 29 de febrero de 2016, y a fin de evitar, de acuerdo con dichos posibles riesgos, que como resultado de la concentración se disminuya o dañe o se impida el proceso de competencia y libre concurrencia, que las Partes presentan la siguiente propuesta de condiciones", que se reproducen integralmente en mi ponencia y que no voy a leer porque todos la tienen y todos ya la leyeron.

En la sección 1.8 en la carta que se envía a los potenciales cesionarios y bueno a ese respecto yo tengo lo siguiente:

Del análisis de los condicionamientos modificados propuestos por las partes, esta ponencia estima que para que las condiciones presentadas efectivamente se encuentren encaminadas a prevenir los posibles efectos contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia deberían atenderse las siguientes modificaciones:

En la sección 1.8 de la carta que se envía a los potenciales cesionarios debe especificarse que los *slots* disponibles pueden ser solicitados en cualquier horario que se encuentre dentro de la franja horaria saturada, es decir de las 7:00 a las 22:59 [horas].

En la sección 1.11 se deberá eliminar el supuesto que prorroga de manera automática el plazo para ceder los *slots* en el caso en el que el departamento *Transportation* no haya otorgado inmunidad al acuerdo de cooperación conjunta.

En la sección 1.11, las partes se comprometen [a] que [redacted] *slots* [redacted] *slots* [redacted]

La legislación aplicada señala que los *slots* deben asignarse al operador aéreo que tenga mayor antigüedad en el aeropuerto, y que en el caso puede ser una aerolínea no competitiva.

En la sección 1.12 deberá especificarse que [redacted] *slots* [redacted] (esto lo digo para evitar simulaciones y cosas de ese estilo).

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Se coincide con la Secretaría Técnica, en el sentido de que las partes deben de comprometerse a notificar en términos de los artículos 86 y 90 de la Ley Federal de Competencia [Económica], cualquier cesión de *slots* que pretendan recibir en los términos del artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos o incluso aquí había una diferencia; bueno, yo lo planteo así y ya después si el Pleno quiere modificarlo lo discutimos.

Aunado a lo anterior, también estamos de acuerdo con la postura de la Secretaría Técnica que sostiene que para facilitar la verificación del cumplimiento de los condicionamientos, la Comisión deberá diseñar un mecanismo que permita requerir información a terceros (AICM o Cesionarios).

De la manera adicional (sic), respecto a los argumentos que expusieron las partes en la sección denominada "*Racionalidad de las Condiciones Modificadas*", esta Ponencia considera lo siguiente:

Señalan que los derechos de despegue y aterrizaje en el AICM ya se han considerado un activo en las aerolíneas y como tal, un bien susceptible de comercio, por lo que [redacted]

Mi Comentario es que, se coincide con el análisis de la Secretaría Técnica relativo a que ninguna de las pruebas presentadas por las partes permite arribar a la conclusión de que la titularidad del derecho de propiedad del *slot* corresponda a las aerolíneas de conformidad con la normativa vigente en nuestro país.

Aunado a que en la nota al pie identificada con el número 1 que se incluye dentro del documento contenido en el anexo B, se afirma que el gobierno mexicano ha indicado que no está autorizada la compra, venta o arrendamiento de horarios.

Finalmente, se desconocen los detalles [redacted] y, por ende, somos ajenos a las razones por las cuales se le asignó un [redacted] y sobre cuál es el valor que se le asignó a cada *slot*.

Además, de que a diferencia [redacted] las partes no reflejan en sus estados financieros el valor que supuestamente tienen para ellos los *slots*. Las partes consideran que no es justificable obligarlos a llevar a cabo la cesión de *slots* antes de obtener todas las autorizaciones correspondientes, en particular la del Departamento de Transporte de Estados Unidos que les dará la certeza de poder consumar la operación.

Se estima que esta Comisión es una autoridad independiente que se rige por sus propios tiempos y procedimientos, por lo que sus decisiones no están sujetas a pronunciamientos de autoridades extranjeras.

Por lo anterior, esta Ponencia recomienda no autorizar la operación en los términos notificados y sujetar la autorización de la operación al cumplimiento de las

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

condiciones presentadas por las partes, atendiendo las modificaciones que se sugieren.

Proyecto de resolución.

No se autoriza la operación en los términos notificados y se sujeta la autorización de la operación al cumplimiento de las condiciones presentadas por las partes, atendiendo a las modificaciones que se sugieren, muchas gracias, y perdón por el tiempo tomado.

APP: ¿Alguien tiene algún comentario sobre esta ponencia?

Comisionado Martínez Chombo.

Eduardo Martínez Chombo (EMC): Bueno, antes que nada quisiera agradecer al Comisionado Ponente y a su equipo en los ejercicios estadísticos que hicieron y que fortalecen mucho la identificación de los efectos de esta concentración. Sabemos que no es un trabajo sencillo, pero sin embargo, presenta resultados que fortalecen mucho su posición y que en principio, yo también comparto, en principio (sic), la felicitación por el análisis.

La ponencia del comisionado Castañeda tiene un acento en los efectos de red y el análisis de la concentración desde una perspectiva de competencia entre redes.

En términos generales en este tipo de análisis de concentración con otros países (y aquí también en la experiencia en México), se ha dado el acento en el análisis ruta por ruta, y eventualmente hablar sobre los efectos de la red y las implicaciones que esto tiene para la identificación de los efectos de la concentración.

Entonces, yo quisiera primero señalar que este tipo de industrias de transporte aéreo, sí constituyen redes de transporte y considero que tienen estas dos vertientes: hay competencia a nivel de ruta por ruta, [y] también hay competencia más agregado en redes.

A nivel internacional, sí se han reconocido estas dos vertientes y que se han concretado en diferentes análisis, pero el acento se toma en ocasiones en un lado o en otro.

En particular, dado que la visión que se da aquí en términos de competencia entre redes, yo quisiera dar una visión sobre cómo se podría plantear el análisis de esta operación desde una perspectiva de redes. No quiero decir con esto que sean visiones diferentes, sino que el acento donde se coloca el análisis desde un inicio, puede ser... digamos el punto de partida sería un poco diferente.

Mi intención no es aburrirlos, entonces, muchas de las cosas que señala el Comisionado ponente estoy de acuerdo, nada más cambiaría un poco la visión y,

en lo que sigue, voy a dar esta visión inicial, esta visión sobre el análisis ruta por ruta.

Primero, yo caracterizaría que la operación es de transporte de personas en aeropuertos de México hacia Estados Unidos y viceversa (es el transporte transfronterizo México-Estados Unidos). Quienes proveen este tipo de servicio, precisamente son las redes o las aerolíneas que constituyen redes de transporte. No únicamente las aerolíneas que constituyen sus redes de transportes dan servicio para este tipo de transporte transfronterizo, también lo dan para cuestiones locales y para viajes hacia otros países.

Entonces, en cierta manera, las aerolíneas dan un servicio mucho mayor a (en este caso) la parte de transporte transfronterizo, que es principalmente el objeto de esta operación.

Habiendo dicho eso, yo quisiera caracterizar primero: ¿qué entendemos por una red? y ¿cuáles son las particularidades de las redes de transporte aéreo?

Sabemos que una red es un conjunto de nodos que están entrelazados entre ellos. Existen mucho[s] tipo[s] de redes: de telecomunicaciones, de medios y, en este caso, de aerolíneas. Lo que hace un poco diferente a las redes de transporte (de transporte aéreo, en este caso particular) es que las aerolíneas comparten los nodos.

A diferencia de otras industrias de redes, en donde las empresas tienen redes independientes, en el caso de las redes de las aerolíneas, los nodos, por cuestiones de economía, de economías de escala, etcétera, etcétera, se comparten y los nodos en este caso son los aeropuertos.

Entonces, en un principio las redes de las aerolíneas están constituidas por nodos que están compartidos y luego la conexión entre estos nodos, están dados por las (sic) diferentes aviones que ponen para el servicio de transporte de pasajeros o de carga.

Una característica particular de esto, es la compartición de los nodos y, en particular, en las aerolíneas son nodos o aeropuertos que son infraestructura pública, en donde varias aerolíneas convergen para prestar su servicio en estos nodos. Entonces, lo que hace un consumidor es ir a trasladarse a estos nodos en donde convergen todas las aerolíneas y, a partir de ello, elegir la aerolínea que le va a prestar el servicio.

Otra de las características de esta industria de redes (en [el] caso de las aerolíneas), es que no existe un pago fijo por pertenecer a una red, a diferencia de otro tipo de redes, como la de comunicaciones, etcétera, hay un cargo por montarse a la red, ya sea un cargo fijo, un cargo por la compra de un equipo, etcétera, etcétera.

En el caso de las aerolíneas, no existe un pago fijo, entonces, uno puede comprar el boleto sin haber hecho alguna inversión adicional antes de haber decidido ello. Por supuesto, hay todos estos esquemas de fidelidad que posteriormente hablaré, pero en principio, los consumidores no tendrían que hacer ninguna inversión.

Entonces, las aerolíneas ofrecen servicios, sí son unas redes, pero se concretizan mucho en el servicio del transporte de un punto hacia otro; es decir, un consumidor puede adquirir el servicio de las aerolíneas en forma parcial; puede adquirir el servicio de una aerolínea de un punto a otro; y puede adquirir el servicio de otra aerolínea de un punto a otro, porque no tiene ningún compromiso en cuanto a la afiliación o el uso de determinada red.

En este sentido, los consumidores se enfrentan ante diferentes aerolíneas que le venden servicios específicos ruta a ruta y la necesidad de los consumidores resulta ser también poco, en general para algunos consumidores un poco frecuentes y para otros son más los frecuentes, pero que pueden ser consumidos en forma parcial.

Esta caracterización la hago para hacer énfasis, principalmente, de que en este tipo de redes son muy importantes (como en cualquier otra de nodos) pero la característica principal de los nodos, en este caso de este servicio, es que estos nodos son compartidos, son infraestructura pública.

Entonces, para establecer rutas por parte de las aerolíneas, se tiene que tener el acceso a los nodos, esto es, acceso a los aeropuertos, así como conseguir los insumos suficientes para establecer el servicio en una ruta determinada.

Desde este punto de vista, yo creo, que la visión de ruta por ruta, ya tiene implícitamente o se define implícitamente, por toda una definición de estrategias de toda la red que llevan atrás las aerolíneas.

Esto está muy relacionado con la competencia dinámica que señala el Comisionado ponente, en cuanto a que las definiciones de las rutas no se realizan únicamente en rutas aisladas, sino que se hacen en forma conjunta; sin embargo, la competencia entre las aerolíneas se concretiza mucho en la competencia a la preferencia de los consumidores y esto es ruta por ruta.

Bueno, teniendo en cuenta eso, yo considero que en el análisis ruta por ruta, también están incluidos los efectos de red y están incluidos los efectos de red porque las aerolíneas tienen que decidir en qué aeropuertos van a tener accesos, en cuáles rutas definir, en qué nodos poner un avión para conectar a los pasajeros, etcétera, etcétera.

Entonces, no está desligado el análisis ruta por ruta de las implicaciones que tiene la competencia entre redes de las aerolíneas.

También, habiendo dicho eso, entonces en el análisis de la concentración, en general, se basa principalmente en la determinación de si la concentración en una

ruta (en este caso bajo esta visión) otorga poder sustancial de mercado y esto entendido como la capacidad de determinar precios.

Dada la competencia dinámica que [se] puede tener en este caso de redes, en una ruta específica es posible que existan planes de las aerolíneas por establecer un servicio de transporte, que aún, por ejemplo, en cierto momento no está en servicio, pero puede existir considerando estas implicaciones de la planeación a nivel de red.

En ese sentido, el poder sustancial de mercado si bien se manifiesta con la presencia de servicio de diferentes aerolíneas, también se puede identificar respecto a la presencia de competencia potencial, dado que en una determinada ruta pueden existir planes de las aerolíneas por establecer también los servicios.

Entonces, en el análisis de poder sustancial (en este caso, bajo la visión de ruta por ruta) puede ser tanto como viendo la competencia explícita que exista, así como la competencia potencial que se hizo ya mucho antes en la exposición del ponente.

Bajo esta visión de ruta por ruta, se pueden identificar diferentes efectos: los efectos horizontales, que son por las competencias de las aerolíneas en las rutas específicas y esta puede ser de dos tipos:

- Una competencia explícita, en donde existan servicios por parte de las aerolíneas; o

- Una competencia potencial, en el sentido de que una aerolínea puede poner un servicio y, en este caso, lo vamos a caracterizar un poco más adelante, siempre y cuando consideremos que esta presencia o competencia potencial se da siempre y cuando sea factible en términos reales.

Así, se puede hacer un análisis de ruta por ruta del dos mil catorce al dos mil quince. Aeroméxico y Delta coincidieron en [redacted] rutas, [redacted] con vuelos directos y [redacted] en vuelos indirectos; de las [redacted] rutas que coinciden, [redacted] se relacionan con el aeropuerto en la Ciudad de México, [redacted] en Guadalajara, [redacted] en Cancún y [redacted] en Monterrey.

Por supuesto, esta coincidencia explícita en los servicios de transporte de pasajeros, implica que Aeroméxico y Delta también coincidan en los aeropuertos de origen-destino.

Entre las rutas en donde no existe una competencia explícita, podemos decir que puede existir una competencia potencial siempre y cuando existan condiciones para que una aerolínea pueda prestar el servicio únicamente decidiendo poner (digamos) el avión para dar el servicio de transporte de pasajeros.

Esto tiene muchas implicaciones.

Primero: que tiene que tener presencia en los aeropuertos;

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Segundo, que tiene que tener acceso a diferentes servicios del aeropuerto en forma suficiente como para poder establecer esa ruta de servicio de transporte.

Entonces, la concurrencia en los aeropuertos facilita crear una ruta ante un incremento en precios, en rutas que no se atienden.

Asimismo, la saturación de los aeropuertos evita que nuevas aerolíneas puedan entrar a dichas rutas, cuando exista precisamente este incremento en precios.

Entonces, para identificar la competencia potencial se tendría que identificar si existe saturación en los aeropuertos de origen-destino y analizando los diferentes aeropuertos (en este caso, en México) el aeropuerto que presenta mayores restricciones en términos de disponibilidad y acceso a los insumos, es precisamente el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Respecto a los efectos horizontales no quiero ahondar mucho en el análisis, presenté el análisis preliminar en forma escrita. Muchos de ellos, son elementos que se señalan en el *pre dictamen* que nos presentó la Secretaría Técnica y también en la ponencia, por lo tanto, me saltaré principalmente a los temas que creo que son relevantes.

En términos de los efectos horizontales, bueno, ya está la evidencia que presenta la ponencia con sus ejercicios econométricos, pero únicamente yo quisiera señalar que en el expediente obran también algunas estadísticas que proporcionaron las partes.

En particular, me salta una en la que ellos establecen una relación entre la cuota de mercado de capacidad, esto señalado en términos de asientos disponibles y su relación positiva con las cuotas de mercado de la capacidad, eso entendido como número de asientos y la cuota de mercado de ingresos.

De esta relación que [se] obtiene en estos documentos que obran en el expediente, se puede observar que existe a mayor cuota de mercado, en términos de asiento disponible, las aerolíneas de servicio completo, como en este caso es Aeroméxico, tienden a incrementar su cuota de ingreso, es decir, existe un ingreso extraordinario (...) por tener cuotas importantes en la capacidad de diferentes rutas.

En particular, en una participación de cuota de mercado de [redacted], se observa que existe un incremento en la cuota de participación en los ingresos. Esto nos hace pensar que ante incrementos en la cuota de participación que ronden en estos rangos es posible que exista la capacidad de incrementar los precios en general y obtener este ingreso extraordinario.

Esto lo señalo en términos de que sí existe evidencia en la que se señala que una mayor capacidad (el incremento de la capacidad), está relacionada con un incremento en los ingresos que se pueden obtener.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Por supuesto, esta información o esta posibilidad de incremento de los precios se ve disminuida si existiera la capacidad de los competidores de poder entrar en los mercados en las diferentes rutas, pero para ello, tendríamos que hacer el análisis de las barreras a la entrada, de las cuáles se pueden identificar principalmente dos (o que identifico principalmente dos), que son las que señaló también la ponencia en términos de saturación en los aeropuertos y por las asignaciones que se dan en términos del acuerdo bilateral México-Estados Unidos. No abundo en ello, pero éstas son algunas de las barreras a las que se enfrenta (sic) competidores para poder contrarrestar esta posibilidad de incremento en los precios.

Entonces, en términos de rutas coincidentes en donde existe una competencia explícita entre Aeroméxico y Delta, identifico [redacted] rutas coincidentes que presentan riesgos a la competencia: [redacted]

Cabe señalar que esta identificación de riesgos a la competencia, en términos de la identificación de poder sustancial... ¿perdón?... [redacted]...

BCA: (inaudible)...

[redacted]

EMC: [redacted]

Cabe señalar también que en este análisis, en términos de competencia explícita e identificando que para tener una competencia explícita es importante tener presencia en los diferentes aeropuertos y tener la flexibilidad como para llegar a los diferentes aeropuertos de origen y destino... (¡Perdón!) Identifico que también existen algunos riesgos en estas rutas que les señalo, son tanto vuelos directos, como indirectos.

En el caso de [redacted] es un vuelo directo; en el caso de [redacted] un vuelo indirecto, en el caso de... esto es, en términos únicamente de los índices de concentración...

AICS: (inaudible...) códigos compartidos y...

EMC: ¡No! aquí nada más estoy considerando competencia explícita en términos de que las dos aerolíneas están viajando.

Entonces, también, no se pueden descartar de acuerdo con los índices de concentración a algunas rutas indirectas.

Esto es con respecto a la competencia explícita; sin embargo, señalé anteriormente que dada la competencia dinámica entre las diferentes aerolíneas, también es posible que en una ruta que existe presencia de una aerolínea, se vea limitada su capacidad de incrementar los precios si existe al menos el riesgo de que... (sic) o

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

existe la posibilidad real de que otras aerolíneas entren a competir y, en términos de posibilidad real me refiero a que pueda tener o que tenga presencia, tanto en los nodos de origen y destino, en los aeropuertos de origen y destino. Si ya tiene presencia, la posibilidad de entrar a esta ruta es relativamente sencillo en términos de poner un avión para prestar el servicio.

De hecho, esto es mucho de la literatura de mercados contestables están... tienen como ejemplo este tipo de casos, pero por supuesto hay que caracterizarlo en términos de que el acceso puede ser garantizado.

Dentro de estas rutas en donde puede haber competencia potencial, descarta que en donde el aeropuerto, en donde tiene operaciones tanto Aeroméxico como Delta, es el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

En principio, las rutas en donde tiene como origen o destino el Aeropuerto Internacional de [la Ciudad] de México, Aeroméxico y Delta pueden ser competidores potenciales.

En esa ruta, la competencia potencial de otras aerolíneas está muy restringida (como ya se ha mencionado), debido principalmente a la saturación del aeropuerto y a la concentración de *slots* por parte de Aeroméxico y de Delta.

Dicha situación provoca que, como resultado de la operación, Aeroméxico y Delta dejen de ser competidores potenciales en estas rutas con origen y destino que tengan en el aeropuerto de la Ciudad de México y que consecuentemente, después de la concentración, tengan la posibilidad de incrementar precios en dichas rutas.

Entonces, como conclusión sobre los efectos horizontales, considero que la concentración notificada confiere incremento en poder sustancial de mercado a Aeroméxico y Delta, tanto en rutas coincidentes, como las que señalé, [redacted], como en rutas no coincidentes, en particular son con aquellas rutas que tienen origen y destino el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, debido a la existencia de barreras a la entrada que restringen el número de competidores (en este caso, las asignaciones en base al acuerdo bilateral) y aún sin esas restricciones, hay la posibilidad de acceder a los servicios provistos en aeropuertos saturados, dominados precisamente por Aeroméxico y Delta.

Asimismo, por supuesto eso se complementa con la evidencia que se presenta en la ponencia en cuanto que existen indicios que Delta-Aeroméxico ejercen una presión competitiva significativa entre ellos, en algunas de estas rutas.

Además, la saturación del aeropuerto internacional de México y la elevada participación de Aeroméxico y Delta en el número de *slots*, disminuye la posibilidad de que otras aerolíneas puedan reaccionar ante un alza en precio por parte de Aeroméxico y Delta.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

También, además de los efectos horizontales de este análisis ruta por ruta, también existen efectos verticales y en el caso de los efectos verticales, quisiera decir únicamente, muy brevemente, que tiene que ver la concentración de tráfico en ciertas rutas nacionales a partir de rutas que sean transfronterizas pero que tienen escala en el Aeropuerto de la Ciudad de México.

La existencia de la posibilidad de una aerolínea de tener vuelos transfronterizos y poder ver multiplicados el número de aeropuertos de origen y destino en los que puede dar servicio, ocasiona el tráfico que puede agregar en la parte del segmento de los vuelos nacionales, puede ser mayor, en comparación de las aerolíneas que únicamente sirvan a esa parte del segmento de ruta que es nacional.

Entonces, la agregación representa un efecto que [se] podría dar [en] esta concentración; sin embargo, este efecto puede ser benéfico en términos de los beneficios que pueden obtener los consumidores al estar más conectados a diferentes destinos, por ejemplo. Sin embargo, esto se combina con el hecho de que el Aeropuerto de la Ciudad de México es uno de los principales aeropuertos en donde se transita este tipo de tráfico.

Si este aeropuerto se encuentra saturado, así como existe poca disponibilidad de horarios de despeje y aterrizaje, es difícil para otras aerolíneas poder replicar una oferta de servicio similar a la que se está teniendo.

Entonces, no es un problema el que la concentración permita este nuevo tipo de servicio. Es un problema cuando existen aerolíneas que pudieran replicar el tipo de servicio que se está proveyendo, en este caso por las partes.

Por supuesto, en términos de efectos verticales, entonces el desempeño en una determinada ruta tiene efectos en otras rutas, que son complementarias, en este caso, el ejemplo anterior que di, son en términos de que son parte de un segmento de una ruta más grande.

Bueno, por supuesto también en efectos verticales está la parte del tema de la fidelidad de los consumidores o los programas de fidelidad de los consumidores, en donde al tener como producto de la concentración mayores orígenes y destinos a los cuales se pueden direccionar los consumidores, pues hace mucho más atractivo este tipo de redes.

Esto no es un problema en sí mismo; sin embargo, cuando se combina con el hecho de la baja posibilidad de aerolíneas competidoras en poder replicar servicios similares y esto debido principalmente a que uno de los nodos o de los aeropuertos en donde se obtiene mucho tráfico se encuentra saturado o también, que existen algunas restricciones en términos de las asignaciones por los acuerdos vigentes (acuerdo bilateral vigente) resulta un tema de competencia.

Entonces, esto es en general la visión que yo tengo en términos de análisis de este tipo de concentraciones, que inicia con un análisis de ruta por ruta. Se estima el

poder sustancial de mercado rutas por rutas, se hace la distinción de que no necesariamente los índices de concentración son elementos que ayudan a identificar el poder sustancial, sino que, en este caso, es necesario hacer consideraciones que no necesariamente involucran en ocasiones el análisis o la estimación de los índices de concentración; es el caso de la competencia potencial que puede existir en rutas específicas y que está determinado en muchas ocasiones, por supuesto, por la existencia de que en una competencia dinámica, en términos de las redes, que se llegue a manifestar en la competencia de las rutas.

Yo lo dejaría aquí y posteriormente tengo comentarios sobre los condicionamientos que presentaron las partes y los que presentaron la ponencia, pero dejaría aquí mi discusión.

Gracias.

APP: ¿Alguien más tiene comentarios sobre la ponencia?

AICS: Me espero a contestar...

Benjamín Contreras Astiazarán (BCA): ¿Quieres decir algo?

AICS: No, no.

Yo creo que hasta el final, para ver todo... Se vuelve... ¿Tú quieres decir algo?

Jesús Ignacio Navarro Zermeño (JINZ): En parte, sí...

APP: Comisionado Navarro.

JINZ: Muchas gracias.

Sí, quería un poco reforzar básicamente lo que se dijo por parte del Comisionado (sic) Castañeda y Martínez Chombo, respecto a la definición del mercado relevante que, en realidad, siento que se está hablando básicamente de lo mismo y que, efectivamente, es cuestión de "acento" a la hora de poner esta definición de mercado relevante, que me parece que es una decisión que obviamente implica (no tanto en el análisis de fondo, sino un poco en el engrose) de cómo se va abordar aquí y quiero solamente hablar un poco acerca de las razones por las cuáles a veces... ¡más bien! Creo es una cuestión de acento y no necesariamente es una cuestión de fondo.

En el caso típico del análisis común que se hace en las autoridades de competencia, está claramente separado lo que es el mercado de producto y lo que es un mercado geográfico.

Aquí de entrada tenemos la gran característica que la parte geográfica y la de productos es parte de lo mismo, o sea, a la hora que se define una ruta, pues el

consumidor no quiere ir a otro lugar, no puedes traer el producto de otro lugar porque pues ya está definido, la demanda está clara digamos, no se puede mover; sin embargo, al contrario [lo que] sí se puede hacer, [es que] la oferta sí se puede mover, por un lado.

Por otro lado, no hay otra forma de hacer la oferta si no es a través de una estructura de red, la red puede tener tal vez... serán de punto a punto [en] muchas de sus posiciones, pero en general, va a haber ciertas... sí y es una planeación completa y a la empresa que da el servicio no le importa exactamente la utilidad específica en una ruta sino la utilidad para todo y de hecho las empresas a la hora de tratar de armar su oferta, tratan de incentivar que los consumidores se comporten como ellos tienen que enfrentar la oferta (que es como si fuera una red), por eso te ponen las cuestiones de fidelidad... ir con las empresas para que sus decisiones corporativas se hagan en general en función de la red.

Yo veo estas cosas como que las empresas están tratando de empatar o hacer que los consumidores se comporten como ellos tienen que hacer sus decisiones, que son una decisión de red.

Entonces, esta cuestión de que la visión del consumidor es ruta por ruta y la de la oferta es por red, pues es inherente a cualquier red de transporte, porque precisamente es una de las principales características que ya están claras: la parte geográfica.

Entonces, como mencionaba también un poco el Comisionado Martínez Chombo, pues en general, tú no estás atado a ninguna red, tú puedes ir a comprar el boleto con quien tú quieras y cambiar de red en red; sin embargo, a través de todos los incentivos que te ponen, en general tú tienes una red que es como tu preferida, y escapas a otras cuando ves que... la más obvia es cuando la cobertura no te da, pues tienes que ir con otra a fuerzas, o cuando sientes que en realidad el precio que te están dando en algún destino específico es muy malo, entonces te vas con la alternativa ¿no?

Entonces, yo creo que estas dos cosas implican que se tienen que analizar las dos cuestiones de manera conjunta. Hay un ejemplo muy ilustrativo del efecto de red, precisamente en uno de los documentos que traen los promoventes de las mismas empresas estaban... y algunas otras empresas que son consultores, contratados específicamente por Aeroméxico para analizar el *joint venture* y hay un caso muy ilustrativo donde se analiza que a la hora de que se juntan pueden cambiar ciertas decisiones en contra de una de estas dos aerolíneas, en este caso era [redacted]

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

A lo que voy es que el [redacted], que es una ruta que no tiene nada que ver, es una ruta local ¿no? Entonces, a la hora que tú juntas la cuestión de red, con una cuestión transfronteriza que tiene a su vez atado restricciones de cab otaje, porque si no fuera cabotaje sería otra historia, como que te inclina a tomar más en cuenta estos aspectos de red.

Y el otro ejemplo que es bastante claro es la ruta [redacted]. El hecho de que no se ofrezca el servicio por parte de Aeroméxico, en una situación tradicional del enfoque cuando nosotros aplicamos la metodología usual, básicamente dices: "no hay traslape, no hay problema".

Una de las virtudes de haber combinado estos dos enfoques, creo yo, es precisamente que te dicen: "¡aguas! porque dado que la oferta de este servicio son saltos discretos, a la hora que tú pones un avión, en realidad el impacto en la oferta es relativamente grande, el tamaño de la ruta más..." para darles una idea, poner un avión 737 ádicional, significa 50,000 pasajeros al año (y no estás hablando de un solo sentido), si lo haces... si vas a poner un vuelo ida y vuelta, uno al día, implica 100,000 pasajeros, entonces el impacto sobre la oferta es tan fuerte que normalmente las decisiones son discrecionales...

APP: Discretas.

JINZ: ...discretas, ¡perdón! y muchas de ellas están en la esquina, están en cero ¿no?

Pero eso no implica que el que está del otro lado, yo creo que Delta obviamente, está disciplinado por Aeroméxico en la ruta [redacted] a pesar de que Aeroméxico no esté operando esa ruta, porque lo tiene todo precisamente para meterse a esa ruta.

Obviamente hay distintos, y es un poco el valor del análisis econométrico que se hizo que se determina exactamente cómo está siendo afectado Aeroméxico por los diferentes saltos discretos que existen y la naturaleza de la competencia que se da, por ejemplo, de cuando tienes un competidor que tiene *hub* o que no tiene *hub*, si está en el origen o en el destino, si es Delta [o] si no es Delta, esto te da una riqueza muy importante para decir: "¡aguas! el mercado en realidad son todas las rutas que existen (actuales y potenciales), a pesar de que no estén siendo servidas por las partes". Entonces, tienes que empezar un poco a discriminar en cuáles sí te metes y en cuáles no, pero en realidad, o sea, yo veo una compatibilidad entre los dos enfoques, si es ruta por ruta; sin embargo, hay muchas que vas a desechar porque no tienen problemas de competencia, las primeras son en las que... no hay ninguna de los dos sirviendo, pues la... ¿no?

Pero hay otras, se va haciendo un poco más granular la decisión cuando ya hay uno en alguna posición de los nodos de la red, ya tienes que empezar a tener ciertas consideraciones que pueden ser diferentes.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Entonces, yo veo que es (sic) completamente compatible los dos enfoques y pues va a ser más bien, una labor de filigrana el hacer el engrose. Yo veo que metodológicamente son exactamente lo mismo, como menciona el Comisionado Martínez Chombo, te pone el acento en un lugar y en otro.

No olvidemos...

APP: ¿Tú dónde propones poner el acento?

JINZ: Yo propongo seguir el análisis tradicional de ruta por ruta, pero reconociendo que este caso es particular en este sentido, normalmente cuando hay un análisis transfronterizo (y los que se han dado mucho. son los de entre México y... digo, en Estados Unidos y Europa), en realidad el énfasis en la red no es tan fuerte porque hay muchos (sic) competencias entre redes, entre los dos lados en Europa, o sea hay un "chorro", en cada país hay una al menos, una red importante y pues el mercado geográfico es tan pequeño que es... y la distancia tan larga entre los dos que en realidad se puede suponer que están compitiendo entre ellos de este lado y del otro lado también.

La gran diferencia en el caso que estamos viendo nosotros es que de este este lado "nomás" hay uno y entonces, eso hace que resalte mucho la problemática de la influencia que tiene la red y el efecto que tiene en los costos, yo digo ¿en qué haría el acento?, yo haría el acento en que el análisis es ruta por ruta; sin embargo, por estas características, se visualiza mejor el problema cuando lo ves a nivel de red.

Al final de cuentas, yo creo que estamos hablando de lo mismo. La verdad es que yo quise conceptualizar esta cosa desde el principio, de esta manera, y no me fue posible hacerlo en mi ponencia (sic) así que yo, en mi voto preliminar, por lo cual, digamos... lo estoy diciendo un poco en el aire... sí lo intenté empezar a poner en mi documento; sin embargo, no tuve éxito en este intento.

En general, dado todo lo anterior, yo creo que es muy parecido a los dos enfoques y me brinco también, de una vez, a la parte de que el problema básicamente se da por la combinación de la red de Aeroméxico, que está básicamente centrada en la Ciudad de México, que tiene la característica adicional que la Ciudad de México es un punto de destino final muy importante, mucho más importante que redes en Estados Unidos, por ejemplo, Atlanta como destino final, en realidad es muy pequeño, comparado con el tráfico que tiene.

Atlanta es el aeropuerto más grande del mundo, maneja más de cien millones de pasajeros al año, comparados con los treinta y tantos que maneja México, pues si el área de influencia, digo, de la gente que va a viajar a Atlanta para quedarse en sus alrededores, es prácticamente nula comparado con todo lo que hay...

AICS: Tenemos 24 millones...

¿Y Atlanta cuantos tiene...?

JINZ: Sí

Sí, no, o sea, la gran virtud de Atlanta es que...

APP: Sí es un lugar de tránsito.

JINZ: Sí es un lugar de tránsito, el 80% de la población de Estados Unidos se encuentra a dos horas de vuelo en Atlanta, esa es la gran ventaja, tienes alrededor de doscientos ochenta millones de personas a dos horas de vuelo. Entonces, cualquier vuelo intercontinental tiene como una parada natural Atlanta.

México no es así. México tiene un gran porcentaje que tienen como destino final la Ciudad de México y eso adicionalmente, dado que sucede eso, alguien que ya viene sobre esto (la ruta) para diseminarlo a las otras, que hay una sola red, pues básicamente está muy centrado exactamente en la misma empresa. Entonces, tiene las tres cosas, hay como triple "*jamming*" como dicen por ahí: es la única red, la red está centrada en la Ciudad de México y la Ciudad de México está saturada.

Entonces, coincido con el análisis general de que el problema no importa si lo ves por redes o ruta por ruta, se encuentra básicamente en este aspecto y digamos, quisiera yo también dejar la discusión así en esta parte y después cuando se discutan un poco más los condicionamientos, ya tendré algunas posiciones en algunos puntos.

APP: Gracias, Comisionado, creo que el Comisionado Contreras quiere hablar.

Yo "nomás" agregaría, creo por facilidad de discusión, que sobre temas específicos de las condiciones, si estuviéramos de acuerdo en condicionar, las dejáramos para una discusión posterior y también creo que, si me lo permiten, me gustaría guiar la discusión de las condiciones, no sobre qué opina cada uno de todas en general, sino, irnos una por una y escuchar la posición de cada uno de nosotros en esa y entonces ir votando condición particular por condición particular.

Es decir, hay todo un anexo de condiciones, pero me parece más fácil irle avanzando por el punto uno, punto dos. Casi, incluso, podemos ir párrafo por párrafo de cada uno de estos puntos.

Sugiero que la discusión sea así, me parece que podríamos avanzar más rápido.

Comisionado Contreras.

BCA: Sí, yo estaría de acuerdo en seguir con esa secuencia que proponen, nada más que a lo mejor también hay que abarcar puntos que las partes no propusieron ¿no?, porque también podría ser importante, sobre todo para el tema de daño, ahorita voy a hablar algo en mi intervención de eso, porque yo lo que propondría:

está bien seguir ese listado o posiblemente haya cosas que no están en el listado que haya que discutir o a lo mejor al discutir los puntos sale, pero no me restringiría nada más ahorita a eso.

APP: ¡No!, vamos a... (inaudible...)

BCA: Primero que nada, con la ponencia que nos presentó el Comisionado Castañeda y luego el análisis preliminar del Comisionado Martínez Chombo, cada uno tiene sus méritos y muchos meses de trabajo y para la parte de reconocimiento, a mí me gustaría también reconocer el trabajo de mis colegas Comisionados y de su gente y obviamente también de la Secretaría Técnica que le han dedicado muchas horas de trabajo para que estemos preparados para sesionar y discutir este caso ¿no?

En cuanto al tema, yo estoy de acuerdo con estas ideas que mencionó el Comisionado Navarro acerca de que en realidad, los enfoques éstos y en qué ponerle más peso, sea un tema más de engrose, porque al final de cuentas, aparentemente están llegando a conclusiones similares y el tema... yo creo [que] siempre y cuando agarremos, capturemos lo que es el daño al mercado, yo creo que en ese sentido, ahí es donde está lo esencial.

Entonces, yo me enfocaría para el tema del engrose en el daño al mercado que se da, porque efectivamente, a lo mejor si lo ve uno por ruta por ruta, pues no se captura todo este daño y yo creo que eso es lo importante del enfoque de red y sobre todo complementado con el análisis empírico que hizo el ponente, que a mí todavía me dejó más impresionado de los efectos, porque cuestiones que a lo mejor desde hace unos meses intuía, por lo menos en mi caso, yo creo que varios de nosotros, de por dónde estaban los problemas en esta concentración (y al decir problemas digo el daño al mercado), yo creo que es muy claro y transparente, como pudo identificar empíricamente este daño al mercado y nos deja el reto y ahorita que discutamos los remedios de ver hasta qué punto los remedios van a subsanar ese daño.

En la parte de lo que se refiere a daño, a mí me gustaría complementar un poco las contribuciones que hicieron mis colegas que anteriormente intervinieron, para señalar... y sobre todo aquí me preocupa lo que tiene que ver... o sea, es algo que tiene que ver con el acceso al Aeropuerto de la Ciudad de México, que como ya identificaron, es el *hub* primordial, es el único *hub* yo creo con esas características aquí dentro del país, y es un punto también primordial de conexión entre distintas redes, que pues sirven al tráfico entre un punto y otro de los Estados Unidos, pues muchas de éstas pasan por la Ciudad de México y entonces, a lo que voy es en el tráfico México–Estados Unidos, el *hub* de la Ciudad de México es importantísimo, como ya se señaló, y es un *hub* saturado.

En lo que es mi análisis, puse alguna información [sobre] qué me refiero yo con la saturación y aquí voy a ir al tema que yo creo que debemos abordar con claridad también cuando veamos las condiciones, pues son temas a veces de "qué

entendemos", yo creo que las vamos a tener, para temas de engrose, que abordar con cuidado: qué entendemos por horarios saturados, si lo que las partes dicen es lo mismo que nosotros decimos, porque ya hemos tenido alguna experiencia con condicionamientos de que luego... si no las partes pueden explotar alguna ambigüedad ahí y entonces el remedio no tiene a lo mejor el efecto que nosotros esperamos ¿no?

Con relación a eso, la parte que yo abundé aquí, que se me hace importante para el daño, tiene que ver con el artículo 64, fracción II, en el sentido de que yo creo que sí puede haber un desplazamiento derivado de la concentración que se nos está planteando y esto está en el sentido... (y yo creo es adicional a lo que planteó el Comisionado Martínez Chombo en su análisis o no adicional pero se complementa) de cómo se puede efectuar ese desplazamiento y básicamente hay una gráfica que puse en la página doce de mi análisis en el que, por ejemplo, ahí estoy mostrando en esa gráfica... es una como definición de saturación porque en realidad, es difícil encontrar algo. Hay una declaratoria oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; sin embargo, aquí pues lo traté de ver con el número de operaciones realizadas con información que está en el expediente y en este gráfico tengo así para los distintos horarios, de las 24 horas que hay en el día en promedio para el dos mil quince y agarré el porcentaje de veces que estamos por arriba de 61 operaciones por día y eso es simplemente para decir las (sic) grados de saturación medidos de esta manera pues son variantes a lo largo del día y obviamente este es un promedio de todo el año dos mil quince.

En otras gráficas que están en mi análisis puse la dispersión de cómo se ven gráficamente algunos horarios durante el año (del mismo año de dos mil quince), pero pues agarré, por ejemplo, el horario de 2 de la mañana, el de 6 de la mañana, el de 9 de la mañana y el de 3 de la tarde, y ahí se ve cómo los grados de presión, ya sea porque estén cercano (sic) a las 61 operaciones por día o por encima de las 61 ¡perdón! por hora, o por encima de las 61 operaciones pues es variante.

Entonces, en este cuadro ahí muestro estos porcentajes y todo esto lo hago en el sentido de que yo creo que debemos de tener cuidado porque hay un efecto de la concentración que las mismas partes mencionan y se mencionó en la ponencia, en el proyecto de dictamen también y está en el expediente la información, que las mismas partes han dicho: [redacted] pues queda evidente, que van a aumentar la presión por tener *slots*, sus solicitudes de *slots* [que] tienen el aeropuerto de la Ciudad de México y conforme pasen los años y mientras la capacidad esté limitada, esta presión adicional...

A lo que voy yo, es diferente en la ausencia de esta concentración, la presión sobre los *slots* de Aeroméxico y Delta por separado, que Aeroméxico y Delta juntos.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Yo creo que hay evidencia en el expediente, para decir que esta presión por los *slots* va a ser mayor con Aeroméxico más Delta juntos.

En adición a este daño al mercado que identificó la ponencia, yo creo que hay este daño adicional y que se manifiesta jurídicamente en el artículo 64, fracción II, como un posible desplazamiento y, en ese sentido, yo lo que recomiendo es utilizar un poco de estos argumentos para decir: "oye, también hay este riesgo de desplazamiento", que particularmente en lo que tiene que ver con el acceso a derechos de operar en la Ciudad de México y yo creo que es importante esto para la teoría del daño que estemos reflejando ahí y para fortalecer la resolución.

Los (sic) siguientes partes que tengo de mi análisis tienen que ver más con el tema de condiciones que, como ya se propuso, eso lo vamos a discutir luego siguiendo otra secuencia. Sin embargo, yo quiero manifestar que este riesgo... para mí es el daño que identificó la ponencia, hay que agregarle este daño (entre comillas), que viene por esta [redacted] *slots* que Aeroméxico (de alguna manera), por algunos criterios que se sigue de acuerdo a la normativa que hay para el reparto de *slots*, tiene alguna preferencia y para mí se hace muy importante el fraseo que vaya a haber para las condiciones, como a qué nos estamos refiriendo, si hay saturación, a qué nos vamos a estar refiriendo por *slots* disponibles ¿no? este derecho al que hablan las partes de decir: [redacted] *slots* [redacted], para mí es muy importante que eso quede claro porque yo creo que vamos a necesitar que los remedios atiendan también el daño al mercado que estoy considerando aquí.

Gracias.

APP: Comisionado Moguel.

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

Yo voy a ser muy breve porque entiendo que la discusión se va a circunscribir primero si se objeta o no y luego si se aceptan las condiciones o no.

Básicamente estoy de acuerdo con lo que se ha dicho aquí en la mesa, creo que se coincide en que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México presenta una importante saturación y esto implica o impacta no solo la ruta, sino en toda la red y, por lo tanto, aunado a lo que ya dijo, el Comisionado Benjamín Contreras, en el sentido de un daño adicional que percibe en términos de la Ley, a mí no me gusta...

Independientemente de hablar del daño, yo simplemente estoy de acuerdo en lo que se mencionó aquí en el sentido de que las dos cuestiones, tanto por ruta como por redes son complementarias o, más bien, se soportan una a la otra y yo no percibo esta dicotomía de que se tenga que tomar una u otra, sino parece que es una cuestión de matices y, francamente, aquí traía algunas cosas que iba a decir, pero es reiterar lo que ya se dijo, entonces no quiero repetir lo mismo, porque todavía falta.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Más bien, lo que voy a decir preferiría reservármelo para cuando estemos discutiendo, si es que se van aceptar las condiciones.

Gracias.

BCA: Yo nada más, no estoy tan seguro de que sea separable la discusión de si se acepta y luego discutir condiciones, porque yo creo que dependiendo de cómo queden las condiciones, puede darse el voto de si se debe objetar o no, o sea, entre la decisión de objetar tajantemente o condicionar, pues...

APP: Por eso propongo que vayamos punto por punto en las condiciones y no nomás sobre la frase de la condición, sino sobre el contenido que cada quien propone debería de tener esos puntos.

O sea, finalmente las condiciones nos dan temas que se pueden tratar de una manera, de otra, etcétera. Luego, vamos votando, dependiendo de los votos cómo quedarían las condiciones y en base a eso cada quien decide si objeta o acepta ¿les parece?

MMG: A ver, nada más que mi postura y siempre la he dicho, para mí antes de... y por eso yo creo que la primera votación, yo difiero de lo que dice el Comisionado Contreras, porque para mí, para aceptar una condición, es que hay problema de competencia.

Yo estoy de acuerdo en la ponencia y en lo que se ha dicho aquí, de que hay un problema, hay un daño a la competencia de permitirse la concentración tal y como fue presentada. En consecuencia, para mí, necesariamente se tiene que objetar.

Una vez objetada, hay de dos vías, se objeta simple y llana o se podrá realizar la concentración, siempre y cuando se cumplan con las condiciones, esa ha sido mi postura siempre, por eso yo creo que debe ser primero objetar, pero, o sea, el hecho de que se discutan las condiciones y luego se vote si se objeta o no, tampoco creo que para términos de la discusión, no afecta.

BCA: Estoy de acuerdo con esta aclaración, estoy de acuerdo ya en la secuencia.

MMG: ¿Cómo? Si empieza lo importante.

APP: ¿Quieres comentar algo...?

AICS: Sí, yo quiero comentar muchas cosas...

Pero denme "chance".

Yo creo que se han discutido muchos temas, son complejos, pero yo creo que sí hay temas que es importante definir y definirlos desde ahorita, porque, como yo veo la resolución, yo veo una cuestión de definir en dónde van a subir los precios, si es

que vamos por un [artículo] 64, [fracción] I o ¿no?, que creo que todos van por [el artículo] 64, [fracción] I y ¿dónde van a subir los precios? en el mercado relevante. Entonces yo creo que sí tenemos que definir muy claro qué es lo que vamos a enfatizar por mercado relevante y no es un tema de engrose, es un tema de decirse acá en este momento porque si no, no vamos a poder terminarlo.

Yo estoy de acuerdo con Eduardo y con Nacho en que hay una parte de la demanda que determina el agente, quiere volar de un lugar a otro y eso, obviamente, enfatiza el análisis de ruta, pero también pienso que hay dos versiones. La teoría de la competencia (así para definir el mercado relevante) te dice bueno "analiza lo sustituible por el lado de la demanda" y también "analiza la sustituibilidad por el lado de la oferta" y yo creo que en este caso, el lado de la oferta dada la exclusividad del aeropuerto, la unicidad del aeropuerto, las estimaciones econométricas que se muestran, que indican que el aeropuerto a pesar de ser mucho más caro sigue siendo el *hub* fundamental, etcétera, de que no surgen otros *hubs* con la masa crítica, etcétera, en el país que los sustituyan, nos está diciendo muchas cosas y nos está diciendo muchas cosas sobre la red.

Entonces, la teoría de daño que vayamos a poner en la resolución está relacionado (sic) con la posibilidad de subir precios en el mercado relevante y para mí sí es condición necesaria definir el mercado relevante como la red.

Yo le estuve tratando de pensar a las rutas y no puedo yo compatibilizar mi teoría de daño con un análisis a nivel de ruta.

Por eso es que yo plantee como plantee el análisis. Hay una red y yo creo que no hay diferencia, porque en realidad la competencia se da ruta por ruta ¡pues claro!,

O sea: "yo tengo mi red y yo voy a entrar y salir a rutas dependiendo de las señales de precios" y, en ese sentido sí, no hay una distinción entre lo que discuten Eduardo y Nacho y yo, porque los dos estamos... ellos están diciendo: "bueno, pero la competencia se concretiza en las rutas" y yo estoy enteramente de acuerdo con eso y yo creo que hay rutas que tienen un poco más barreras y etcétera que otras y que va a ser más difícil la elasticidad de oferta de una red a ciertas rutas, va a ser diferente a la elasticidad de oferta a otras rutas y ahí es donde entra lo que discutía Eduardo de las barreras a la entrada, etcétera y de todos los temas que son relevantes.

Yo sí creo que si vamos a hablar de donde... y esto tiene que ver también con la resolución del daño, o sea, cómo vamos a resolver el daño, pues estamos hablando de que el problema está en el Aeropuerto de la Ciudad de México.

Yo no veo cómo resolver el problema del Aeropuerto de la Ciudad de México si no hacemos un análisis a nivel del mercado relevante definido como red y si lo quiero decir porque sí lo tenemos que decidir ahorita.

Ahora, quiero decir sobre la econometría.

¿Qué me está diciendo la econometría?

La econometría tiene dos dimensiones de análisis: 1. Son las cuestiones de oferta, las respuestas de elasticidad de oferta que tienen los rivales, medida de muchas maneras.

Una, hay rivales que ya están en el mercado, otra, hay rivales que pueden entrar al mercado y todo esto me indica los precios que va a fijar Aeroméxico, tomando en cuenta todo este tipo de cosas, eso es lo que está haciendo el análisis de regresión.

Entonces, todo el tema de barreras a la entrada en cada mercado, el tema de la concentración en cada mercado, está siendo considerada ya en las regresiones, está siendo considerada en la regresión, si quieren... es un poco exagerado porque estoy asumiendo "n" en vez de meter el Índice de Herfindahl, no tengo índice de Herfindahl para cada una de las... todas las rutas y tomando en cuenta códigos compartidos, etcétera, eso además, en 10 días era un poco difícil obtenerlo.

Pero, lo que quiero decir es que el análisis de Eduardo y el mío son complementarios en ese sentido. Yo no estoy haciendo una cosa, o sea, yo creo que las cosas que él dice también están reflejadas en mi regresión y, lo segundo, es que dados los problemas de México, o sea, los datos que les presenté del *hub* de la Ciudad de México, del problema que representa el *hub* de la Ciudad de México, de que a pesar de que suben los precios más de lo que lo subiría un monopolio, necesitamos atender ese problema porque la concentración lo va a afectar.

Creo que la evidencia que presento con las regresiones es muy contundente para inferir eso y creo que no puedo construir yo otra teoría de daño, (o sea, no puedo construir otra teoría de daño en mis regresiones, [de eso] estoy hablando) porque el aumento de precios está en el rango en el que se puede considerar como daño o no a la competencia, que es un rango de [redacted] a [redacted] y ahí habría que meternos a un problema de... en mi caso, son [redacted] rutas indirectas, sí es cierto, cada una operadas-separadas, pero tengo [redacted] rutas porque estoy tomando en cuenta códigos compartidos, pero los códigos compartidos, pongo una *dummie*, entonces no hay un problema de decir... me explico, o sea, no hay un problema de que estoy analizando mal la competencia, hay una *dummie* de códigos compartidos y en códigos estoy controlando por este efecto y en códigos compartidos, aumentan los códigos compartidos (para que se den una idea) [redacted] en promedio de los precios más o menos, (a lo mejor estoy citando mal) pero más o menos es lo que recuerdo ahorita, si me pongo a ver cada dato se van a dormir todos, ya me llevé muchas horas en mi razonamiento, con todo respeto.

Entonces, todo el tema de la elasticidad de oferta de rivales, todo el tema de en cada ruta (no a nivel), se reflejan [en] mis estimaciones, todos esos temas se reflejan en mis...

También, efectos verticales, también se reflejan en mis estimaciones, ¿por qué se reflejan en mis estimaciones? Porque yo estoy hablando incluso de cuando hay una

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

escala, tengo una *dummie* que controla escalas, o sea, en el sentido de que una ruta es insumo de otra ruta, tengo una dummie que controlan escalas.

Ahora, yo me pregunto, si el análisis de red no es relevante, entonces ¿Cómo es posible que Aeroméxico abra un vuelo, en el que en el vuelo directo pierda dinero? sin embargo, la ganancia está en las alimentaciones de la red y ¿cuál es la alimentación de la red? Pues todas las Ciudades de México (sic) que alimentan ese vuelo, porque no creo que Aeroméxico alimente mucho las redes de [redacted], no hay manera, no tiene juego en [redacted].

Entonces, yo creo (y con la evidencia que tengo), de decir, que por ejemplo el [redacted]... (¡a ver!, ese sí lo tengo que checar porque lo tengo aquí escrito); el [redacted] de los vuelos que tiene Aeroméxico trasfronterizos, que paran en Ciudad de México... es de los vuelos trasfronterizos, el [redacted] tienen escala en Ciudad de México.

Todos estos efectos, toda esta evidencia del premio de la Ciudad de México, toda esta evidencia del rol que juega... ¡fíjense!, el rol de la Ciudad de México, como dijeron hace rato, se suma. Yo tengo un *premium* por origen y, no se suma ¡perdón! ahí estoy equivocado, por origen y destino de [redacted] y de [redacted] por escala en Ciudad de México.

Entonces, todos estos vuelos que estoy hablando de [redacted], tienen un *premium* de [redacted] por parar en Ciudad de México.

Yo creo que la evidencia es contundente, muy fuerte para hacer un análisis de red, decir que el mercado relevante es red, para decir que hay un peligro de subida de precios.

Si nos vamos por ruta por ruta, yo, en mi ponencia y de mis regresiones, entonces el análisis es totalmente diferente, porque estamos hablando de [redacted] mercados de traslape, tomando códigos compartidos y de subidas de [redacted] y entonces qué *slots* les vamos a condicionar si ese es el daño, ruta por ruta.

Entonces para mí, si vamos a ir con lo que ya hemos negociado hasta ahorita de quitarles los *slots* y para resolver el problema de competencia, si vamos a usar el argumento que los rivales tienen precios más bajos en el aeropuerto, todos esos argumentos, creo que tienen que venir desde la perspectiva de red, con todo respeto a los que disienten de mí en el sentido de que tenemos que dar un enfoque mixto.

Yo estoy de acuerdo de poner el enfoque como lo puse en mi ponencia, decir que la red y que hay problemas en brazos de la red, así sí me permite a mí decir que el daño está y que va a haber subida de precios por el daño de aeropuerto en la red y, me permite al mismo tiempo, decir que específica... además, tengo todos estos problemas de subida de precios y ahí si me complemento totalmente con lo que Eduardo hace, pero si yo digo que uno primero y el otro después o que podemos ir con los dos, lo primero que va a decir el abogado es: "¿y en dónde van a subir los precios? ¿Cuál es tu mercado relevante?" y ahí pues podemos en mi opinión, (esa

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

es una opinión...) yo le pensé muchísimo a esto antes de hacer mi ponencia y no vi la manera de darle la vuelta a ese tema, dada la teoría de daño que se está proponiendo.

Ahora, si quieren otra teoría de daño y plantear otro tipo de condicionamientos y plantear otro tipo de argumentos, estoy abierto a discutirlos, no tengo problema.

EMC: Un poco señalando lo que mencioné, el tema... entiendo que el efecto o el mercado relevante o como red, se basa mucho en los resultados de la regresión y los resultados de la regresión señalan cierto *premium* por el vuelo de la... por el Aeropuerto de la Ciudad de México.

Entonces, digamos eso es lo que entiendo yo que es principalmente el efecto.

AICS: ¡No! hay tres efectos más...

EMC: Ok...

Considerando esta parte de que es el aeropuerto internacional (y ahorita podemos discutir lo otro).

Desde la perspectiva de ruta por ruta, una ruta se compone del nodo, o sea, el aeropuerto de origen y destino y del avión que se utiliza para conectarlos.

Desde el punto de vista de análisis ruta por ruta, eso embona muy bien con los resultados, porque ¿qué mercados...? vamos a decir ¿qué mercados son los que son...? si se define el mercado relevante ruta por ruta... ¿qué mercados son los que van a ser afectados en términos de precio? Pues son aquellos mercados en los que tienen... uno de sus nodos sea el aeropuerto de la Ciudad de México, dado que nosotros estamos en el análisis ruta por ruta está definido por los aeropuertos que toca el avión que se conecta, todos aquellos vuelos que toquen el Aeropuerto de la Ciudad de México o todas aquellas rutas que toquen el Aeropuerto de la Ciudad de México, son susceptibles de incrementar los precios.

Entonces, sí entiendo yo que éste es un resultado por la planeación de cómo está la red, pero en términos concretos, este *premium* en el Aeropuerto de la Ciudad de México afecta precisamente todas las rutas que tienen algún contacto con este aeropuerto.

Entonces, la verdad yo no veo una contradicción de que ver este resultado que se tiene de la regresión con un reflejo de que este riesgo de aumentar los precios se defina en términos de rutas que toquen el aeropuerto de la Ciudad de México.

AICS: O sea, eso es... de hecho es la teoría de daño que yo estoy diciendo también, o sea, que sean todas las rutas que toquen la Ciudad de México se van a ver afectadas sí es cierto, esa es la teoría de daño que se está planteando en mi ponencia, se está planteando en base a un problema de congestión del Aeropuerto

de la Ciudad de México, que es lo mismo que estarías diciendo tú, si no me equivoco Eduardo, o sea, sería lo mismo. Entonces, allí yo no tengo problema y lo que sí es que tú tienes que definir dónde vas a subir los precios.

Entonces, si definimos como mercados relevantes todos los del Aeropuerto de la Ciudad de México y la teoría de daño va a ser: "este insumo está congestionado" y entonces cómo vamos a decir que va a subir precios, porque yo como lo tengo es porque el precio sombra sube y todas éstas cosas que puse.

¿Cuál es la teoría de daño que vamos a poner de todas las rutas que salen de la Ciudad de México?, analizando ruta por ruta.

EMC: O sea, desde la perspectiva de ruta, la posibilidad de establecer presión competitiva está dada por la posibilidad de tener acceso a los aeropuertos.

Desde ese punto de vista, el análisis que puedas hacer en relación al acceso del aeropuerto, se refleja en una posibilidad de que la presión competitiva se disminuya.

AICS: Yo ya, en mi análisis de regresión ya está tomado en cuenta todo eso y te voy a decir que hay otros efectos de red, por ejemplo, (que no se recogerían ahí), cuando el vuelo tiene origen en una red de una competidora, el precio sube, ¿digo baja!, ¡perdón!... ¿por qué? Porque se alimenta... ahí está en la red de la competidora y no tiene la capacidad competitiva que tiene la otra, porque la otra tiene ahí el nodo de red.

Nada más queremos que sí quede claro (sic) las diferencias, porque es importante que queden claras las diferencias porque si no el engrose no se va a poder hacer.

APP: Lo que yo no entiendo, a mí en lo personal, si hubiera que votar en donde habría que poner el acento, a mí me gusta más la propuesta que sugieren, que me parece es más similar la del Comisionado Navarro y Martínez Chombo de arrancar por la red ¡perdón! arrancar por ruta y acabar complementando por la red.

Lo que a mí no me queda claro, es por qué ese camino desecha totalmente tu teoría, sino que simplemente la introduce de una manera, o sea, le da contexto a tu teoría. No entiendo por qué la desecha, al contrario, le da contexto.

AICS: ¡A ver! es que hay varias cosas primero, la unicidad del aeropuerto...

APP: Esa rigidez no la entiendo...

AICS: La incapacidad de sustituir el aeropuerto, todo ese tipo de cosas son problemas de oferta.

Y analizar el problema de ruta por ruta, simplemente porque así se ha dicho en el pasado, pues, o sea, simplemente, el problema que tienes es que tienes un

aeropuerto congestionado y ese aeropuerto congestionado va a subir precios cuando haya una fusión, eso es lo que tienes.

Ahora, ¿en dónde va a subir precios? En principio en todas las rutas, incluso las que no toquen el aeropuerto de la Ciudad de México también.

¿Por qué? Porque tienes problemas indirectos de red en otros aeropuertos.

Entonces, pues sí hay una teoría de daño diferente, y sí hay un enfoque diferente y sí hay en la regresión, cuatro indicadores adicionales que hablan del efecto de red, no nada más el del Aeropuerto de la Ciudad de México.

Estoy hablando de los *hubs*, de la presencia de *hubs*, incluso cuando en el *hub* de origen de México hay otro competidor...

APP: Pero nadie está, bueno, yo creo, nadie está (¿cómo se dice?) poniendo en tela de juicio tus resultados, tu teoría ni mucho menos, es nomás (sic) cómo le entras.

AICS: Por eso, yo creo que si ponemos el análisis de red y después el análisis de brazos y diciendo aquí hay problemas porque hay menos posibilidades de entrada... ¿qué es lo que dice la regresión? Ya estás tomando en cuenta todo estás tomando los *hubs*, la elasticidad de oferta.

¿Qué es todo [lo] que está diciendo "Eduardo"? Es un problema de elasticidad de oferta, o sea, no hay elasticidad de oferta porque el aeropuerto está congestionado.

Todo eso está en la regresión, pero está también tomando en cuenta la elasticidad de oferta de otros *hubs*, precisamente ese es el punto, cuando Nacho dice que es único y en Estados Unidos hay quince, es precisamente lo que se está tomando en cuenta todo ese tipo de cosas, la capacidad de respuesta directa e indirecta de otras redes...

APP: Pero nadie lo está...

AICS: Bueno, pero yo creo que si tú haces el análisis ruta por ruta, me vas a decir sólo los del aeropuerto de la Ciudad de México van a subir precios.

APP: ¡No! no, haces un análisis ruta por ruta en donde en realidad no hay demasiados problemas, pero se está escondiendo otro problema que es muy serio que es la red y entra todo el análisis de red y eso es lo que justifica las condiciones.

O sea, no entiendo por qué iniciar de una manera anula lo que tú estás proponiendo.

AICS: Yo creo que sí hay un problema porque tiene que tener un tema de enfatizar y dos, no sé cuántas rutas al final concluiste, porque eso sí como la ponencia se

envió hoy y tu voto se envió hoy, no tengo todavía información ¿[en] cuántas rutas ves tú problemas?

EMC: Es que el análisis es... hablo de rutas coincidentes en cuanto hay una competencia explícita en términos de vuelos o las aerolíneas, pero también considero (y es una parte muy importante) la competencia potencial.

Cuando hablas de competencia potencial en términos de la posibilidad de entrar con un nuevo avión dado que ya tienes los aeropuertos, ya tienes operaciones, los dos aeropuertos que determinan la ruta, entonces, todos estos (sic) rutas, en donde ya tienes los pies colocados en dos partes de la ruta, son parte del problema también...

APP: Que es la red...

EMC: Que es la red, o sea, el hecho de la competencia potencial, amplía las posibilidades de riesgo.

AICS: ¿Lo prendo?

Lo que estoy diciendo es que hay un daño sistémico por la unicidad del aeropuerto.

¿Cuánto puede medir eso? Lo mido con las regresiones, de alguna forma.

¿Cómo lo mido? Pues hay un *premium* de [redacted], ese *premium* es más alto que poder monopólico, incluso, es más alto que lo que disciplina Delta, es más alto que muchas cosas.

Entonces, es como yo veo el problema.

No sé, es que yo no he leído tu voto y por eso no puedo yo opinar como has... tú mencionaste problemas entre rutas y que a la mejor estoy confundido pero eso es lo que no entiendo.

EMC: Sí, puse problemas en rutas cuando la competencia es explícita, pero hay otra sección en donde hay competencia potencial y es en donde Aeroméxico, por ejemplo vuela y la presencia de Delta es persuasivo para que no tenga un incremento en precios.

Esa ruta, donde vuela Aeroméxico, pero no Delta, pero Delta está presente, es una ruta con posibles problemas también.

AICS: Y ¿cómo sabemos si esa ruta es competencia potencial o no si no estás controlando por todos los entrantes potenciales, ¡estás controlando por todos los entrantes potenciales! y por todos los que ya están, o sea, están controlando por... hiciste una regresión?

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

EMC: La regresión es la tuya... ¿no?, pero sí... no, es que es en términos conceptuales y cualitativos en base al acceso al nodo, al aeropuerto, dado que las restricciones en oferta y todo... o sea, es en términos conceptuales, en términos de...

AICS: (Inaudible...)

EMC: ¡Por eso!, pero lo que estoy diciendo es que lo que tú estás diciendo en términos de estadística, se puede entender a través de este término de las rutas por ruta, un tema de ruta por ruta.

AICS: Y varios variables (sic) en la regresión que no se pueden entender así, en particular las de los *hubs*, las de los *hubs* de orígenes y varias otras, no nada más el número de entrantes potenciales, y el número de entrantes potenciales también es un tema de red, es un tema que la red de Delta está *displayed* [desplegada] en una zona que le permite a ella aumentar ahí y el tema de si es entrante potencial o no, se ve en el tamaño de coeficiente, simplemente y como es significativo y baja a 3%, ahí lo que haces es que, además simetrizas, pues no te queda de otra, simetrizas un poco el efecto de todos.

Pero de todas formas, o sea, hay efectos de red no nada más en los entrantes potenciales. Hay efectos de red en *hubs* de origen, que están varios, hay varios *hubs* de origen, están los *hubs* de origen de México, están los *hubs* de origen del norte de Estados Unidos y están los *hubs* de origen de Delta.

Además, hay todo un tema de escalas porque las escalas ponen precios diferentes.

Yo todavía no lo lleno eh.

Porque las escalas ponen precios diferentes (ya son las tres de la tarde), las escalas ponen precios diferentes.

La verdad es que yo no he leído lo que tú escribiste y yo no puedo hacer una inferencia ahorita. A mí sí me preocupa que definamos mercados relevantes y que después cuando digamos dónde van a subir precios no tengamos todo arreglado, de acuerdo a la teoría de daño que yo construí.

Si hay otra teoría de daño, la otra teoría de daño que yo veo es la de ruta por ruta y esa pues da para estimar otro tipo de coeficientes o para hacer el análisis que hicimos.

JINZ: A ver, déjame ver si te entiendo.

Tú dices, tu regresión solamente sirve en el contexto de red.

AICS: ¡No!, sirve en los dos.

JINZ: Ok, entonces ¿por qué no podemos usarla para hacer la ruta por ruta? No entiendo por qué no se puede usar.

Pero más allá de eso tú dices: "mi regresión captura todos los efectos dentro y fuera de la Ciudad de México, la configuración de la red de Aeroméxico, más las de los otros cuates aquí y en Estados Unidos".

AICS: Y el efecto potencial.

JINZ: El efecto potencial que está promediado

AICS: Con *dummies*.

JINZ: Que está promediado (digamos), en alguno será más, en alguno será menos, etcétera.

Pero tú dices, a mí lo que más me preocupa, a pesar de que yo veo que Delta le impone una disciplina genérica a Aeroméxico de [redacted] esa no la va a tener cuenta, haz de cuenta la ruta Guadalajara no sé qué otra... esa no la va a tener en cuenta, en términos de los condicionamientos, nada más, la que tiene origen de la Ciudad de México, porque en este caso se genera un [redacted] de sobreprecio y yo lo tengo completamente aislado ese sobreprecio y ese sobreprecio se genera precisamente por estar en la Ciudad de México.

No es (pero fíjate) resultado el sobreprecio de la concentración con Delta, porque Delta, el efecto está completamente separado.

Entonces, aquí el problema que se ve y es donde el cruce es medio raro, pero (sic) eso yo creo que sí se deben de complementar las cosas, es que el condicionamiento está en función no de la concentración, porque el efecto de Delta viene en otro lugar que es mucho menor.

AICS: Por eso...

¡A ver!, yo no quiero enfatizar los efectos de [la] red, porque como bien dijimos hay otras muestras, los efectos de ruta por ruta, porque hay otras muestras.

En las otras muestras los efectos de red siguen permaneciendo y se enfatizan los efectos de ruta.

Si los efectos de ruta son como están las otras muestras, hay que negar, esa es la verdad de las cosas, en mi opinión.

Si los efectos de red...

Entonces si vamos... y ahora, ¿por qué el cambio ahorita de que no quiero enfatizar tanto? Porque estamos en la parte... El [redacted] no es determinante para... entonces yo

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

por eso sigo enfatizando el otro efecto. Ahora, ¿qué es producto de la concentración? No, pues el precio de los *slots* no sube como producto de la concentración, de eso hay un teoremita ahí que les puse.

En realidad, lo que ocurre es simplemente un aumento de la congestión del aeropuerto de la Ciudad de México y ese aumento de la congestión es lo que genera el daño, por un uso más intensivo del aeropuerto de la Ciudad de México, y es muy clara la esa… y eso si es resultado de la concentración.

Ahora, el resultado de la concentración de subida de precios del [redacted] pues está en el límite y yo sí, ahí yo firmé los éstos de los índices de concentración y todo este tipo de cosas, pero yo creo que los índices de concentración son deducidos en base a supuestos muy generales, etcétera, que no siempre es mucho más preciso tener una regresión que tener un índice de concentración, siempre y es mucho más preciso controlar por todas las variables posibles, que no controlar por todas.

Entonces, sí hay un efecto de red en las regresiones y ese efecto de red es lo que se refuerza en la subida de precios esperados. Eso es lo que dice mi ponencia.

El otro efecto del [redacted] está en el límite, ahora, si quieren que usemos los otros datos, los podemos usar pero entonces ahí, ya la discusión se vuelve más compleja, porque entonces ya es una discusión no de condicionar, sino de negar.

Yo creo que con lo que me siento yo más seguro, es con nada más decir el "cacho"…

APP: El [redacted]

AICS: Sí el [redacted], lo que me da más seguridad ahorita y con eso yo no puedo negar, ni puedo decir…

APP: O sea, como viene en la ponencia que nos presentaron, que es la que estamos hablando.

AICS: Exacto, la ponencia que yo presenté…

APP: Por eso, como viene en la ponencia…

MMG: La ponencia habla del [redacted]?

APP: La Ponencia sí.

BCA: No pero la Ley no.

APP: No, no.

MMG: Perdón, yo nada más tengo… sí, yo tengo una pregunta.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

¿Por qué la Ley...? O sea, no entiendo dónde la Ley restringe a comprobar la subida de precios para objetar.

Porque según yo, la Ley habla de que es ilícita la que tenga por objeto obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre competencia y dice: *"...la Comisión no autorizará, en su caso, las concentraciones cuyo efecto sea disminuir, dañar, o impedir la competencia y la libre concurrencia, respecto de bienes o servicios iguales, similares o sustancialmente relacionados."*

Si bien el poder sustancial... cuando se habla de poder sustancial se habla de dos cosas: precios o la restricción.

Si estamos hablando del *slot*, según yo lo que entendí de la ponencia es: si no hubiera este impedimento o esta restricción en el aeropuerto de la Ciudad de México, tal vez no habría ningún problema...

AICS: ¡Claro!

MMG: Por eso, entonces el problema es el *slot*.

AICS: El problema es la...

MMG: Y hay una restricción, en términos de Ley hay una restricción ¿por qué no se pueden conjuntar los dos puntos?, o sea, no logro entender ¿por qué no son compatibles? Porque yo creo que la Ley no habla solo de subir precios.

AICS: Pues si quieren verlo como barrera, el *slot*, o sea, el argumento de Benjamín es válido, pero el otro argumento, el del precio, no va.

Entonces... y si queremos decir que aumenta la barrera, el artículo dice "establecer barreras" no "aumentar barreras", por eso Benjamín fue muy cuidadoso en poner que se establecen barreras en los horarios.

Entonces, si quieren ir por otro camino, está bien, vamos por otro camino si quieren y si lo quieren votar, vamos por otro camino, yo no tengo problema en eso.

Lo único que quiero decir es que la posibilidad de subir precios es lo que va a pasar después de esto, "de que se van a subir precios, se van a subir precios", eso no hay duda y eso es el poder de mercado que se va a ejercer por un incremento en la presión de los *slots* que son escasos. Eso es lo único.

Aquí es un caso especial, no sé si la Ley lo contempla o no lo contempla, pero es un caso especial en que los costos no juegan ningún rol y ese es precisamente el punto, los costos no juegan ningún rol.

Entonces, es un caso especial en el que el aumento de la presión de demanda, genera un aumento de precios.

¿Cuál es la demanda? Pues los nuevos vuelos que van a operar.

Entonces, yo creo... bueno, esa es la teoría de daño que yo tengo. Es una teoría de daño basada en una elección de mercado relevante.

Podemos definir otro mercado relevante y decir que hay barreras, pero no podemos decir que esas barreras se incrementan... no podemos decir... podemos decir que se incrementa el efecto de las barreras, ahora hay que acomodar eso en la Ley, no sé cómo se acomodaría eso.

Eso lo dice mi ponencia claramente, el efecto de la barrera se incrementa, pero... y eso genera el aumento de precios, eso es lo que estamos diciendo básicamente; no sé cómo se pueda acomodar decir que...

¡Ya perdí la idea de lo que me había dicho Eduardo!

Tú decías ¿en cuántos mercados hay competencia potencial de Delta? ¿18?

EMC: ¡No!, pero yo lo dejaría en términos así: "toda aquella ruta que toque el aeropuerto internacional de la Ciudad de México tiene el riesgo de un incremento de precios".

AICS: Por el aumento nada más del *premium* que tenemos... ¿en base a qué vas a calificar eso?

EMC: Bueno, de lo que yo hablo es acerca de la competencia potencial y en el Aeropuerto de la Ciudad de México, coincide Delta

AICS: ¡No pues estamos diciendo lo mismo tu y yo!

EMC: Y... sí, exactamente.

APP: ¡Eso es lo que digo!

MMG: ¡Es el punto!

EMC: Únicamente lo que estoy diciendo es que...

APP: Eso lo hace de manera conceptual, la verdad es que él lo está haciendo de manera conceptual y tú lo estás haciendo de manera estadística, se complementan.

Lo que él está diciendo conceptualmente, tú lo encontraste, por eso digo que no... o sea, nadie está desechando lo que tú estás diciendo... o sea, él inicia como un análisis ruta por ruta y dice: "bueno, pero la verdad es que no son nomás las rutas

en las que están, la [redacted], sino en todos los lugares en donde los dos puedan competir; ¡puedan! y, entonces, es un problema de red.

AICS: Bueno, pero y donde va a ser el daño, de acuerdo a tí, de todos los vuelos que salen del Aeropuerto de la Ciudad de México.

EMC: Principalmente, por ejemplo, también hay otras restricciones, por ejemplo…

MMG: Porque ahí mides el origen del daño ¿no? ¿por la restricción que hay en el aeropuerto?

EMC: No puedes decir: "esta…"

MMG: ¡No!, perdóname, nada más era pregunta.

Sí, es que como yo lo estoy viendo, ¡es lo mismo pues!

Yo nada más quería comentar eso.

Es una cuestión de matices.

AICS: Yo no me puedo poner a lo que todos dicen que… (inaudible…)

MMG: Yo lo que no entendí, lo que no estoy entendiendo aquí es que… (inaudible…)

BCA: Porque creo que, por decirte, en tus regresiones traes el efecto disciplinador de Delta.

APP: Bueno, pues habiendo (de alguna manera) una coincidencia de que entre los comentarios de Eduardo y Alejandro hay coincidencia en el fondo sobre lo que se está queriendo decir, sí tenemos [que] (porque así lo solicitó el Comisionado Ponente para poder engrosar) decidir si el análisis inicia por un tema de red y luego especificar que por la dinámica, geografía de México y demás, el problema es más amplio y hay que entrar a un análisis de red o (como mencionó el ponente) que esto es más un tema directo de red y que el problema de red se refleja o se ve impactado o se materializa en los brazos de la red, que son las rutas.

Entonces, someto a su consideración esta propuesta, la "a" o la "b".

Comisionado Moguel.

MMG: Yo no tengo problema por cuál de las dos y me inclino por lo que dice el ponente; sin embargo, para mí, para efectos de la Ley, [de cómo] está construida la Ley, en este caso yo creo que no haría una diferencia sustantiva, porque parece que se contraponen dos cosas, y yo no creo que sea así, pero yo no tengo problema

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

en cómo lo expresó ... y de hecho más bien, no es que tenga o no tenga problema, como para mí las cosas... es una sola cosa vista de diferente forma, yo no tengo problema o me inclino por votar que se analice como lo expresa el Comisionado en su ponencia y en ese sentido yo votaría.

APP: ¿Alguien más?

Comisionado, Navarro.

JINZ: Me sumo aquí a...

APP: ¿A la ponencia?

JINZ: No, a lo que dijo exactamente...

APP: ¿El Comisionado Moguel?

JINZ: El Comisionado Moguel, yo insisto que en términos de... yo lo veo igual. No alcanzo... simple y sencillamente no alcanzo a entender cuál es la diferencia, pero si el ponente considera que es lo mejor, pues a su manera, pues me sumo a la causa.

EMC: Yo hice el ejercicio de poner el énfasis en las rutas. Yo creo que captura muy bien el análisis que señala (sic) los diferentes artículos de la Ley.

También considero que ruta por ruta nos permite definir el mercado muy precisamente, muy específicamente sobre rutas transfronterizas y que esto tiene impacto en rutas complementarias, pues también es posible incluirlas.

Entonces, yo sí me mantengo en la propuesta o en la posición que tuve desde un principio, que es enfatizar el análisis de ruta por ruta y llegar al análisis de red, posteriormente.

APP: Gracias, Comisionado Martínez Chombo.

Yo también me inclino más en iniciar por ruta y acabar con la red, pero también perfectamente puedo sobrevivir de la otra manera y como son más votos a favor, entonces, digamos, se engrosará el documento fortaleciendo la parte de brazos de la red, dado que la ponencia ya viene desde un inicio... iniciando por definir el mercado más en términos de redes.

¿De acuerdo? Bueno, entonces para seguir avanzando.

Pido orden porque ahorita tenemos que seguir avanzando.

Lo primero que pregunto es: ¿quién estaría a favor de lo que se propone en el proyecto de resolución, en el sentido de que no se autorice la operación en los términos en que fue notificada?

Por mayoría de votos, esa sección. Por unanimidad, ¡sí perdón! por unanimidad.

Luego entonces, el Ponente propone que se sujete la autorización de la operación al cumplimiento de las condiciones presentadas por las partes, que básicamente es el contenido del anexo uno que se nos hizo llegar, atendiendo las modificaciones que él sugiere.

Asimismo, por ejemplo, yo tengo unas sugerencias que agregar, el Comisionado Contreras ha manifestado que tiene sugerencias que agregar. Lo mismo el Comisionado Martínez Chombo.

Entonces, me parece que la siguiente discusión es sobre el contenido de estas condiciones, para posteriormente poder decidir si cada uno de nosotros está dispuesto a sujetar la autorización al cumplimiento de ciertas condiciones que son las que vamos a discutir o, en su caso, simplemente, lisa y llanamente (como se dice), negar la concentración.

¿Les parece?

Entonces, lo que voy a hacer, para hacer esto un poco más sencillo, voy a leer el anexo y lo voy a ir leyendo y me voy parando con respecto a los distintos párrafos para ver si hubiera comentarios y discusión y todo lo que sea necesario.

Entonces tengo el anexo en frente de mí y dice el anexo:

> *"(...) Con fundamento en lo establecido en los dos últimos párrafos del artículo 90 de la Ley Federal de Competencia [Económica], y no obstante que las Partes consideran que la concentración no tendrá ningún efecto negativo en materia de competencia, con el único propósito de atender los posibles riesgos comunicados a las Partes el pasado 29 de febrero de 2016, y a fin de evitar, de acuerdo con dichos posibles riesgos, que como resultado de la concentración se disminuya, dañe o se impida el proceso de competencia y libre concurrencia, las Partes presentan la siguiente propuesta de condiciones.*
>
> *Los términos de las condiciones se describen a continuación:*
> *(...)"*

Sí, Comisionado Moguel.

MMG: Yo, mi primer comentario y más bien, también es una pregunta a la Secretaría Técnica, es con relación a la confidencialidad de lo que vamos a discutir aquí.

No tanto en la versión estenográfica, sino al final del día de cómo va a quedar la resolución y antes de... porque para mí este tema es crucial para todas las condiciones que van a ser.

Entonces, yo quisiera preguntar a la Secretaría Técnica, nada más, hago un paréntesis, tuvimos un asunto en donde se discutió la confidencialidad de la información y la Comisión publicó las condiciones y hubo un juicio, un juicio de amparo por andar divulgándose...

APP: Hay...

MMG: Hay un juicio de amparo.

Yo entiendo que la tradición de la Comisión, por razones que yo no entiendo, a pesar de que en ese entonces también trabajaba aquí, todas las condiciones eran información confidencial y a mí, yo no voy, o sea...

APP: Además, agregaría que lo que presentaron los promoventes es cerrar todo.

MMG: Exacto, entonces quisiera saber si hubo un acuerdo, en qué sentido fue el acuerdo, pues porque esto (en mi opinión), impacta a varias de las condiciones, Secretario Técnico, gracias.

Secretario Técnico (SLR): Comisionado Moguel, en un primer momento, cuando se presenta el escrito de condiciones, se emite un acuerdo donde se previene a las partes porque solicitaban que todo fuera confidencial.

Entonces se les dice, que tienen que justificar exactamente qué parte del escrito quiere que sea confidencial y con base en qué.

Ese acuerdo, digamos, no fue desahogado en sus términos porque se presentó el escrito de modificación a las condiciones y respecto de ese escrito, con relación a ese escrito de modificaciones, las partes pues incurren nuevamente en esa generalidad de solicitar que toda la información presentada, inclusive el escrito y sus anexos, sea clasificada como confidencial.

En estos términos, pues tomando en cuenta lo que se acordó en primera instancia, se procedería en los mismos términos a prevenir para que las partes señalen específicamente qué información y con base en qué debe ser considerada como confidencial.

MMG: Gracias, Secretario Técnico.

Mi único punto es y, sí quiero manifestar mi postura, independientemente de que el trámite siga su curso es: en principio las condiciones deben ser públicas y no al revés.

Yo no estoy de acuerdo en la posición anterior de la Comisión, en el sentido de que el principio era que todas las condiciones son confidenciales y esa parte para mí es relevante para... no solo para éste sino para cualquier otro asunto.

Gracias.

APP: Suscribo lo que dice el Comisionado Moguel.

Si no hubiera más comentarios al respecto y dado la respuesta que nos dio el Secretario Técnico, inicio entonces la lectura de las condiciones.

Dice:

> *"(...) 1. Cesión de Slots en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.*
>
> *1.1. De conformidad con lo establecido en los artículos 91, de la Ley Federal de Competencia Económica y 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, las Partes, se obligan a ceder de forma permanente, final e irrevocable* [redacted] *slots a cederse en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México del Portafolio de slots de Aerovías, para operar* [redacted] (que quiere decir "viaje redondo") *diarios en Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, tanto para la Temporada de Verano como para la Temporada de Invierno, de conformidad con lo siguiente:*
>
> *(...)"*

Antes de pasar a lo siguiente, aquí el Comisionado ponente no menciona nada al respecto, pero pudiera haber una discusión si son [redacted] *slots* [redacted] *slots* y pregunto, ¿si todos estamos de acuerdo con [redacted] *slots* o si alguien tiene una postura distinta, que quisiera comentar?

Comisionado Contreras.

BCA: Yo creo que la evidencia (y es parte de los anexos de mi análisis preliminar que comenté) da para los [redacted] *slots*, no para los [redacted]

Entonces, yo solicitaría a este Pleno... digo, puse hasta unos cuadros en donde viene la distribución mensual y básicamente, salvo en un mes ahí que sale muy flojo que es octubre y siempre está por encima de los [redacted], de [redacted].

APP: Gracias.

Tenemos una propuesta [redacted] *slots*, una propuesta de [redacted] *slots*.

¿Alguien tiene alguna otra propuesta?

No. Entonces preguntaría, ¿quién está a favor de que se soliciten [redacted] *slots*?

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Entonces, digamos, si fuese el caso de que se autorizara con condiciones, que eso es algo que hay que votar después, pero si fuese el caso, uno de los contenidos de las condiciones es que se les estarían pidiendo [redacted] *slots* para [redacted].

Paso entonces al siguiente punto:

Es el punto 1.2, dice:

> *"(...) 1.2. Los slots a cederse en el Aeropuerto de la Ciudad de México serán Cedidos por Aerovías a algún (o algunos) Cesionario(s) de los que se encuentran listados en el Anexo 1, para operaciones de despegar y aterrizaje para cualquier ruta. Aerovías deberá llevar a cabo esta Cesión de slots de manera previa a la fecha de cierre.*
> *(...)"*

Sobre este párrafo en particular, o sobre el anexo uno, ¿alguien tiene algún comentario?

Comisionado Moguel.

MMG: Sí, esto va a impactar a las demás condiciones y me parece [que] sí [es] importante que en caso de que se aceptaran las condiciones, a mí no me interesaría tanto la fecha del cierre, sino como que solo van a poder realizar la concentración una vez que se cumplan con las condiciones, porque ese tema va a implicar varias cosas.

AICS: ¡Claro!

MMG: Entonces…

APP: No entendí, perdón.

AICS: ¿Qué condición pasará a la concentración?

MMG: O sea, para autorizar la concentración, que cumplan con esto.

Es que ellos refieren a la fecha de cierre ¿no?

JINZ: ¡Ah ya!

MMG: O es un tema que a lo mejor pueden dejar al final pero sí es un tema relevante, apuntarlo.

AICS: De manera previa a la autorización.

APP: No entendí, pero bueno, cuando llegue su momento me dicen.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

AICS: Está sujeto a que nosotros la autoricemos, no vamos a autorizar hasta que no...

APP: Bueno, lo que sigue.

BCA: Perdón, nada más porque es importante esto, esto es más bien así como: "suponiendo que ya está todo el paquete de condiciones, que hay mayoría de votos y lo que sea para esas condiciones", lo que estás proponiendo es decir: "que se cumplan antes de que se pueda dar la concentración" es eso, o sea, para efectos de redacción de la resolución.

MMG: Sí, a ver, ellos están proponiendo "antes de la fecha de cierre", es decir, no van a poder cerrar si no cumplen con las condiciones previas y aquí es una cuestión [de] qué es lo que va a pasar, ellos no van a poder... [i] se autoriza la concentración y ellos no van a poder cerrar hasta que cumplan con esto o [ii] la Comisión va a tener que dar la autorización de llevar a cabo la transacción o digamos, dicho de otra manera, que el daño o el riesgo al proceso de competencia ha quedado superado al cumplir con estas condiciones.

Entonces, a mí me parece que podrán realizar la concentración, previo al cumplimiento de todas estas condiciones.

APP: Es un...

MMG: Es un previo o un posterior, eso es importante mencionarlo...

BCA: ¡Para votarlo!, ¿ya lo votamos ahorita?

MMG: No, yo creo que podríamos ver todas las condiciones y votar a lo mejor, pero nada más lo quería apuntar, pues.

APP: Bueno, [el] siguiente punto dice:

> *"(...) 1.3. Aerovías se compromete a garantizar que los slots a cederse en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México cumplen con los siguientes requisitos establecidos en el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos:*
> *(i) los slots a cederse en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México con base en esta sección formen parte del Portafolio de slots de Aerovías;*
> *(ii) los slots a cederse en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México habrán sido utilizados por lo menos un año por el cedente;*
> *(iii) el cedente se encontrará al corriente en el pago de la contra prestación por los servicios aeroportuarios y la navegación aérea que les han sido proporcionados en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México;*
> *(iv) el cedente notificará al Administrador Aeroportuario de la cesión.*
> *(...)"*

APP: A ver, yo aquí nada más tengo un comentario que ahorita leí dice: "(...) *(ii) los slots a cederse en el AICM habrán sido utilizados por lo menos un año por el cedente; (...)*, un año, o sea, ¿a partir del último año? o ¿los pudieron haber usado en 80 o nunca volverlos a usar?

JINZ: Lo que quieres es que tenga vigencia la parte de la antigüedad para que tengas derecho a utilizarlos.

APP: Pero entonces por lo menos es un año a partir de la fecha de esta resolución ¿no? o ¿algo así?, digo, o ¿es irrelevante?

BCA: No, es que es de histórico...

EMC: Yo entiendo que esto de un año es para garantizar que en realidad los tiene asignados Aeroméxico...

AICS: Sí, que es de largo plazo...

EMC: Que sí los tiene asignados Aeroméxico.

AICS: Si no lo tuviera así, sería temporal...

APP: Ok.

BCA: Bueno, a ver...

APP: O sea...

AICS: Es lo que me dijo a mí, mi abogado Areli... por lo menos, Areli me dijo...

APP: Por lo menos un año hace muchísimos años, esa es mi pregunta.

AICS: Del último año.

APP: Sí es del último año... Por lo menos del último año ¿no?

JINZ: ... la de temporada...

APP: Temporada.

JINZ: Ahora la del año...

APP: Sí, ¿si me explico? O sea, porque un año puedo decir que lo usé en 1950 y ya nunca más lo volví a usar.

Bueno es que así se entiende, así se entiende.

AICS: Tiene razón.

SLR: ... Artículo 98 del Reglamento, que dice: *"Los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas podrán cederse con otros transportistas, siempre que ambos se encuentren al corriente en el pago de los servicios señalados en el artículo 96"* son los párrafos, los servicios que ellos tienen... *"el horario en cuestión hubiera sido utilizado por lo menos un año por el transportista original."*

Así, tal cual.

APP: Bueno pero nosotros le podemos mover ¿no?

O sea, haber sido utilizados, por lo menos el año previo, o sea, es que nada más un año parecería que es...

MMG: Es que así dice: *"cumple con los siguientes requisitos establecidos en el artículo 98."*

APP: Bueno...

MMG: Entonces a lo mejor, en la resolución amarrar lo que estás diciendo aquí con el 98 que esa es la parte que se quiere analizar y que no se dé la interpretación que tú estás diciendo.

APP: O sea, lo único que sí, lo usé hace 22 años, nada más es garantizar eso.

AICS: Eso hay que apuntarlo...

MMG: Amarrar nada más esa redacción...

JINZ: No pues eso ya está en el proemio o ¿cómo se llama el encabezado?

MMG: Sí, por eso... no dice: *"cumple con los siguientes requisitos establecidos en el 98 del Reglamento"*, dos puntos y hay que transcribirlo... Entonces es uno, dos, tres...

BCA: ... el 98...

SLR: ... se refiere al tema de que, los usaste el año pasado, si no los usaste...

APP: Sí, pero yo ahorita que lo leí, o sea, yo no tenía problema, pero ahorita nada más que lo leí en fuerte dice por lo menos un año, me quedó nada más la duda que yo quisiera que fuera el año de uso, no cualquier año, o sea, me salió ahorita...

SLR: Sí, que es precisamente el espíritu del 98 del Reglamento…

APP: Ok.

SLR: … O sea, podemos, así como ustedes mencionan, hacer ahí un amarre para que quede exactamente así como dice el 98…

MMG: Sí, es

APP: Ok, ok bueno…

> *"(…) 1.4. Ningún Cesionario deberá ser una Aerolínea restringida listada en el Anexo II de este escrito.*
> *(…)"*

APP: ¿Alguien tiene un comentario sobre esto o sobre el Anexo II del escrito?

Tienes que poner tu micrófono.

AICS: En general cuando tienes código compartido, los precios en promedio son… digo, ahí están, veo que son [redacted], nada más estoy viendo, pero es… [redacted] más caros, entonces pues es difícil pensar que estén compitiendo, [redacted] más caros los precios.

JINZ: … que si alguien tiene problema…

APP: No, no, si, ¿alguien tiene problema en la lista?

AICS: Son generalmente los que están ahí ¿no?

APP: O sea, ¿lo que estás diciendo es que tu estadística corrobora que la lista es correcta?

AICS: Sí, creo que son los que están allí.

APP: Bueno, pues entonces si nadie tiene problema, paso al siguiente punto.

> *"(…) 1.5. Los slots a cederse en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se encontrarán en las franjas horarias comprendidas entre las 7:00 de la mañana y las 22:59 horas.*
> *(…)"*

APP: ¿Alguien tiene algún comentario?

Bueno…

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

AICS: Yo tengo un comentario pero no sé si…

APP: No, tú tienes un comentario hasta el uno punto ocho.

1.6, dice:

> *"(...) Ni Aerovías, ni Grupo Aeroméxico, ni Delta tomarán acción alguna que pueda impedir de cualquier manera la obtención de permisos o autorizaciones ni interferirá con las operaciones del (de los) Cesionario(s).*
> *(...)"*

APP: ¿Alguien tiene algún comentario?

> *"(...) 1.7. La Cesión de los slots a cederse en el AICM deberá ser una cesión* [redacted] *permanente, final e irrevocable.*
> *(...)"*

APP: ¿Alguien tiene algún comentario o quisiera agregar algo?

No.

1.8, dice:

> *"(...) Para llevar a cabo la Cesión, las Partes deberán:*
> *(a) Enviar una carta (utilizando un mismo formato) a todos los posibles Cesionarios que se encuentran listados en el Anexo 1 informando que se encuentran disponibles para Cesión* [redacted] *..."*

Ya no son [redacted], si no son [redacted] de *slots*, ¿sí Secretario Técnico?

> *"(...)* [redacted] *de slots en las franjas horarias mencionadas. En la carta se establecerá un plazo de un (1) mes para recibir propuestas de los posibles Cesionarios, en la cual se deberá indicar las franjas de horarios solicitadas por cada uno de ellos.*

Aquí el Comisionado ponente recomienda que en las cartas que se envíen a los potenciales cesionarios, se especifique que los *slots* disponibles pueden ser solicitados en cualquier horario que se encuentre dentro de la franja horaria saturada, es decir, de 7:00 a 22:59 horas.

AICS: Eso lo hice para evitar el comportamiento oportunista que pueden dar… pues hay unos más preferidos y otros menos preferidos y que cada aerolínea, de acuerdo a sus necesidades, puede pedir los *slots* que le convengan.

BCA: Que quede expreso en la carta que pueden pedirle…

AICS: Exactamente… que está disponible cualquiera… ¡perdón!

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

AICS: Bueno no sé, Eduardo lo explicó muy bien…

EMC: SÍ, yo creo que la propuesta del ponente de que sean los posibles adquirentes de los *slots*… la propuesta del ponente es que los posibles adquirentes del *slot* sean los que determinen cuáles son las franjas horarias que ellos demanden y, a partir de ello, Aeroméxico y Delta pues asignen de acuerdo a esta demanda.

Yo creo que la propuesta es buena, en función de que la demanda va a determinar la forma en o cómo se asignarán éstos.

APP: ¿Quién está de acuerdo con incluir eso en la carta?

Entonces, por unanimidad… digo, eso no va a salir en el… bueno, a la mejor sí porque habrá votos disidentes o a lo mejor habrá negación, veremos, pero bueno, ok ¡ahí está!

Luego… ¡espérense! había aquí una cosa adicional que pensar en este mismo punto a) del 1.8, si es que un mes es suficiente para recibir propuestas y yo creo que esto está un poco relacionado con que si se le va a permitir o no esta figura de [redacted], porque si tú permites que se [redacted]

Si tú no permites que [redacted], a lo mejor sí debería ser un poco más amplio el espacio.

¿Me estoy explicando o no?

O sea, ¿un mes para recibir propuestas?

¿Es un tiempo suficiente? Si como salida tienes que [redacted]

[redacted] *slots* [redacted]

BCA: Pero, digo…

APP: ¡Micrófono!

BCA: Aquí la preocupación… es que el mes es corto para que las aerolíneas…

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

APP: ¡Respondan!

BCA: Propongan si les soliciten a las partes pues de decir entre las 7 y las... ¿cuál era el rango de horarios?

APP: Tienes razón, a lo mejor no es poco porque el aeropuerto está saturado y...

BCA: A mí se me hace que no es poco tiempo...

APP: ¡Micrófono!

AICS: Bueno, nosotros nos estamos reservando el derecho a revisar todo, pero estaría bien que hubiera como una notificación y así como notificamos nosotros ¿no? que cada aerolínea... estuviera bien acreditado que cada aerolínea recibió la carta y eso...

BCA: Es como se va a vigilar.

JINZ: Posteriormente tienen que venir a acreditar...

AICS: Ok.

BCA: Ok, está bien.

APP: El Comisionado Contreras menciona que, para él un...

AICS: Y si seguimos la lista y nada más ponemos estas 5 de... o 6 de...

APP: Pero nada más déjame acabar este punto.

En las cartas se establecerá un plazo oneroso (sic) de un mes, yo dije que a la mejor un mes era muy poco.

El Comisionado Contreras dice que no y bueno, nada más meto ruido.

¿Alguien quiere cambiarle el mes o no?

AICS: No...

APP: ¿No?, bueno.

Entonces nada más para acabar, en el 1.8 inciso a), se ajustan dos cosas: uno es [redacted], y otro es que la carta debe de contener este contenido de que los horarios que se encuentran disponibles son de 7:00 de la mañana a 22:59 horas, eso es lo que cambia en ese párrafo.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

AICS: O sea, ser solicitados en cualquier horario.

APP: Sí.

¿Algún otro comentario de este párrafo?

Comisionado Castañeda ¿Tiene una propuesta del anexo 1?

AICS: Sí, pensando en la evidencia que tenemos en el expediente y en mi ponencia, que dije que en promedio las rivales tienen [redacted] precios más bajos que Aeroméxico, ya no recuerdo si por el AICM (eso ahorita no me acuerdo bien pero hay un promedio de menos [redacted]), sería sensato restringir la línea… ¡la esa! (sic) a puras aerolíneas de bajo costo. Creo que el impacto de competencia y consistente con lo que se plantea en la ponencia, sería más fuerte si lo restringimos a puras aerolíneas de bajo costo.

APP: Hay un problema, bueno, yo no estoy de acuerdo en lo particular y en general me parece que hay un problema de consistencia, porque al leer la ponencia, cuando se hace un análisis de sustitutos, se dice que todos compiten, sean de bajo costo [o] no sean de bajo costo y que de hecho, los mismos aviones tiene[n], dentro de su avión, áreas de bajo costo y de no tan bajo costo.

Entonces, separar la lista en este sentido, es contradictorio con lo que trae la ponencia.

BCA: Digo, nada más para añadir aquí en la… lo que entiendo, esto surge o esta inquietud surge en el sentido de decir: "oye como se está modificando el esquema de… a que sea como que jalado por la demanda… el esquema de cómo se van a dar los *slots*", creo que esto viene más bien por la inquietud de decir: "oye como es un hecho estilizado que en aeropuertos saturados (y si es gratis) pedir los *slots* pues es probable que vaya a haber empate de horarios", entonces, el asunto es: vamos a poner algún criterio para que… el punto es, a lo mejor se puede hacer una prelación, o algo así (yo estoy pensando ahorita rápido en esto), pero es como un esquema de decir: "oye, si tienes sobre un mismo horario, se te están empalmando varias aerolíneas", a lo mejor nosotros les podemos decir: "debes de seguir esta preferencia" ¿no?.

Lo que entiendo que el Comisionado Castañeda propone es como una lista más acortada ¿no?…

APP: ¡No!, no, lo que propone es quitar a las grandes aerolíneas.

O sea, en la lista viene [redacted], viene [redacted]. Lo que él propone es quitar estas grandes aerolíneas y dejar las de bajo costo de Estados Unidos

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

que son [redacted], [redacted] y no sé si haya otra en la lista y dejar [redacted], [redacted] y...

AICS: A ver, ¿puedo hablar?

APP: Sí

AICS: A ver.

Estoy de acuerdo que [se debe] incluir [en] el mercado relevante a todas y es el escenario más beneficioso para ellos, porque es cuando los índices son los más bajos y cuando todo ese tipo de cosas. Si nada más restringes la competencia a las de servicio completo que se llaman, entonces es el peor escenario para ellos.

Entonces, yo creo que no es contradictorio proponer que sean las de bajo costo, porque estamos seguros que sí compiten (primero), que sí compiten porque eso es lo que estamos diciendo en la ponencia, que sí compiten y lo reconocen ellos mismos, en las partes; y dos, porque hay evidencia en el expediente de que tienen precios considerablemente más bajos.

APP: ¿[redacted] es de bajo costo o de servicio completo?

AICS: Yo...

APP: Es que esa línea es bien delicada. O sea, si quitas [redacted] porque es completa ¿Qué sería [redacted]?

AICS: Yo estoy de acuerdo que puede haber un problema de definición pero sí son...

A ver, el contra factual son todas las aerolíneas que no son Aeroméxico. Ahí tienes [redacted], tienes de todo y de todos modos el promedio es [redacted] a quien sea que se las des, de esas aerolíneas que dan servicio nacional, tienes una probabilidad alta de que dé precios más bajos y podemos incluso quitar a las que tienen código compartido, que ya están de hecho quitadas, y no sé si [redacted] es de bajo costo o no, pero está en ese promedio y está en ese rango y dudaría mucho que estuviera en los mismos precios en los que está Aeroméxico.

Entonces yo creo que cualquiera de ellas resultaría en una ganancia para el consumidor.

APP: Pero para Estados Unidos, no hiciste el análisis para las de bajo costo, entonces necesariamente no sabes cuál es la diferencia entre un [redacted] y un [redacted], un [redacted], entonces es parcial tu análisis.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

AICS: ¡No!, no, a ver, no tenemos evidencia en el expediente de Estados Unidos.

APP: ¡No! no, no, ¡no te estoy criticando!, o sea, nada más estoy diciendo que los datos que te arrojan esto, no contemplan todos los que están en la lista de competencia.

AICS: Yo estoy de acuerdo que no tengo evidencia en el expediente para decir que las "gringas" de bajo costo son más baratas que [redacted] y si no tenemos esa evidencia, puede ser que no vaya lo que yo estoy diciendo, en eso sí estoy de acuerdo.

Pero de que sí le compiten (nada más déjame acabar la idea), de que sí le compiten y de que además es el escenario más favorable para Aeroméxico incluirlas, pues es la manera por lo que, o sea, de hecho los estamos beneficiando al incluirla, porque las dos, o sea, son otro tipo de aerolíneas.

JINZ: Yo no, ahorita así de "botepronto" se me haría difícil restringir la lista, sobre todo porque la dimensión del precio nada más es una. Entonces, las que más compiten, normalmente, son las pares, porque son las que pueden estar repartiendo las rutas, etcétera.

Éstas de bajo costo te compiten en posiciones muy específicas…

APP: Si quieres ir a Nueva York en primera clase, por ejemplo, [redacted] no es competencia de Aeroméxico.

AICS: ¡no, claro!

JINZ: O sea tienen… decir que tienen precios más altos no necesariamente quiere decir que no le compitan tanto a los que queremos que le compitan, pues también tienen varias dimensiones de servicios.

Entonces él…

AICS: Está bien, entonces yo…

APP: Ahora…

AICS: Retiro mi planteamiento porque no tenemos evidencia suficiente en el expediente para decidir quiénes son de bajo costo y eso…

Yo sí mantendría mi planteamiento de que la ganancia de los consumidores que están no siendo atendidos (y ese es el argumento de siempre para abrir la competencia en aerolíneas) es mayor que la ganancia arriba del excedente del consumidor y por eso yo diría que sí, pero no tenemos evidencia en el expediente para sostener…

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

APP: Ok, entonces esa lista queda igual.

Ahora, se puso otro tema sobre la mesa que es que si debería esta Comisión poner un orden de prelación, una causal diciendo: "suponiendo que tienes empate, tienes que escoger por..."

AICS: Es lo mismo...

APP: No, yo nada más porque lo comentaron... ok.

AICS: Yo creo que es el mismo problema y no tenemos evidencia para poder actuar.

APP: Ok, entonces ahí les va.

Estoy en el punto 1.8 inciso b)... (¡Todavía no entro al inciso b!).

MMG: No, pero es que quiero decir algo general del 1.8.

A ver del 1.8, yo lo único que pediría es cerciorarnos que todo sea en forma equitativa y en igualdad y ¿a qué me estoy refiriendo? De que la carta yo la puedo enviar un día a alguien, un mes al otro y dos meses al otro y decirles "no, pues este, ya lo pidió"... en fin... o sea, puede haber una serie de cosas...

BCA: ¡Es como una temporada abierta!

MMG: Por eso, en términos...

O sea, todos y esto en general le pega a todo, inclusive para nosotros poder revisar, tiene que ser en términos de igualdad, en términos de equidad ¿no?

APP: ¿Quién está a favor de eso?

MMG: ... y es el único punto.

APP: Entonces agregamos eso al punto 1.8.

Bueno, pues eso ya quedó por unanimidad.

Pasamos al inciso b) del punto 1.8, que dice:

> *"(...) (b) Una vez recibidas las propuestas, las Partes cederán los slots solicitados por el (los) posibles Cesionario(s), que consideren más apropiados. (...)"*

Ya, bueno.

BCA: Yo había hecho un comentario de este punto, pero entiendo ya con la manera en que se modificó el esquema a que fuera la demanda la que indique esto y estos términos de igualdad que mencionó el Comisionado Moguel, pues se vuelve como una temporada abierta, más bien de... "pida el *slot* que quiere" y ese tipo de cosas... y en base a eso, pues es que se tendría que acomodar estas cosas, no a lo que quiera la aerolínea o las partes.

APP: Bueno la Secretaría Técnica había hecho un comentario sobre que esta propuesta no aclara el momento en el que se entregarán las cartas y la Secretaría Técnica proponía que tenía que ser inmediatamente después de haber recibido esto, pero pues me parece que ese es problema de ellos ¿no?

Ok, que es "bronca" de ellos, ok.

Finalmente, ellos no pueden cerrar ¿no?

O sea, lo importante es que no puedan cerrar. De acuerdo.

Entonces, sobre el 1.8 ya no hay puntos.

MMG: Su comentario queda contenido si les dices: "a todos..."

BCA: Les tienes que dar el mismo tiempo. No puedes repartirlo hasta que haya una...

APP: Ok, entonces me voy a la 1.9, dice:

> *(...) Las Partes presentarán a la COFECE como prueba de esta cesión de los slots a cederse en el AICM lo siguiente:*
> *A. Antes del cierre*
> *(i) la notificación hecha al Administrador Aeroportuario;*
> *(ii) La evidencia documental que acredite el cumplimiento de lo establecido en los puntos (a) y (b) que anteceden;*
> *(iii) El contrato de cesión que se firme con el Cesionario;*
> *(iv) evidencia documental consistente en una confirmación por escrito bajo protesta de decir verdad emitida por un funcionario con poder suficiente para obligar a Aerovías, indicando que los slots cedidos no están siendo utilizados por Aerovías o Delta.*

¿Alguien tiene un comentario aquí?

APP: ¡Tienes que poner tu micrófono!!

(Inaudible...)

Pero espérense, vamos poniendo el micrófono ¿no?

JINZ: Sí, mi pregunta solamente era si ésta era la última versión, porque había entendido que había ciertas modificaciones, pero me dices que es...

SLR: Este es el escrito ya con las modificaciones a las condiciones, lo que ustedes están analizando.

APP: Sobre este punto 1.9, antes de la fecha de cierre inciso a), ¿alguien tiene un comentario adicional?

BCA: Sí, yo creo que tiene que haber un mecanismo, no tengo el fraseo exacto, pero yo creo que puede ser algo de engrose, pero que simplemente sí tiene... a mí se me hace insuficiente que la aerolínea diga: "yo ya no los estoy usando", sino que tiene que ser un tema de que el cesionario (el que está recibiendo el par de *slots*), le dé un documento diciendo que tiene a su disposición el *slot* para poder usarlo, ya con toda la normativa que se tenga que seguir dentro del aeropuerto y ¡perdón! y eso como una condición previa a que puedan cerrar ¿no?

APP: Sobre que ya lo tienen asignado ¿no?

AICS: ¿Están de acuerdo todos?

APP: ¿Alguien está de acuerdo con eso?

Bueno, pues entonces también por unanimidad de votos.

Paso entonces a la sección b) del punto 1.9, dice:

> *"(...)*
> *B. Después de la fecha de cierre:*
> *(i) Evidencia documental consistente en una confirmación por escrito bajo protesta de decir verdad emitida por un funcionario con poder suficiente para obligar a Aerovías, indicando que los slots a cederse en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, no están siendo utilizados por Aerovías o Delta, y este documento se presentará durante cada Temporada de Verano e Invierno, posteriores a la fecha en que se efectúe la cesión y hasta la Temporada de Invierno 2025. En su caso, esta obligación concluirá con el cese de operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México si el mismo ocurre antes de la Temporada de Invierno de 2025.*
> *(...)"*

¿Alguien tiene algún comentario?

Bueno, entonces nadie tiene comentario, entonces voy al 1.10.

> *"(...)*

(...) [redacted]
slots [redacted]

¿Alguien tiene comentario?

Comisionado Contreras.

BCA: Yo tengo comentario pero es que no sé si sería ya en este punto o en otro, pero mi preocupación está relacionada con una intervención ahí que hice ya después del Comisionado Navarro [sobre] en que parte del daño tiene que ver..., o sea, a lo que voy es: la verificación ésta que hay sobre los pares de *slot* cedidos por el tema de estas condiciones, yo creo que no es suficiente, pues, falta algo para poder atender el problema adicional que la concentración trae sobre la presión de demanda de *slots* incremental que tendrían Aeroméxico y Delta a partir de la concentración.

El punto es, el cuidar los pares o los [redacted] de *slots* que se cedieron no es suficiente, se tiene que hacer algo más para la "desta", no sé si va a ser en este punto o en algún otro que podamos dejar para después.

APP: Para este punto, ¿alguna propuesta concreta?

¿Nadie tiene una propuesta concreta para este punto?

JINZ: Perdón, lo que pasa es que se puede poner aquí, o sea, lo que estoy pensando o después vienen algunas sugerencias también del ponente en el 12 y luego unas que no vienen en ningún lado que hablan de lo mismo, entonces no sé si... esto es muy específico dice "[redacted]" ¿no? Entonces yo creo que eso se puede quedar así tal cual.

APP: Y luego hablamos de los demás.

JINZ: Del resto, sí.

APP: ¿De acuerdo Comisionado?

Es sobre los que cedieron.

Bueno, dice, el punto 1.11:

"(...)

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

(1.11) La cesión de slots deberá llevarse a cabo en un plazo de seis (6) meses, prorrogable por una sola ocasión por un plazo adicional de seis (6) meses, contado a partir de que surta plenos efectos la resolución emitida por la COFECE por la que se autorice la concentración propuesta por las Partes. La prórroga antes referida será otorgada por la COFECE si las Partes acreditan de forma fehaciente las circunstancias que impidieron ceder los Slots, o en forma automática, si al vencimiento del plazo original el DOT no ha otorgado inmunidad [(Antitrust Immunity) al ACC].
(...)

De los comentarios que he recibido y ahorita obviamente estamos abiertos a más, uno de ellos tiene que ver con que no existe esta posibilidad de una [redacted].

AICS: [redacted]

APP: Entonces, aquí la propuesta básicamente es emitir, borrar de las condiciones, por lo pronto lo que dice [redacted], si al vencimiento del plazo original, [redacted]

¿Quién está de acuerdo en borrar esa parte?

AICS: Ahora, yo creo que aquí, a lo mejor yo estoy leyendo mal las cosas...

APP: No, nada más rápido, ¿están todos de acuerdo en eliminar esta parte de que la cosa [redacted]? O entonces, esa última... [el] piquito de esa frase por lo pronto se elimina.

AICS: Yo tengo un comentario porque dice: "[redacted]".

No, la concentración no va a ser autorizada hasta que no se cedan los *slots*, entonces esta parte está... yo no me había dado cuenta pero está mal redactada...

MMG: Hay que aclararla pues...

AICS: Yo no me di cuenta ayer, pero sí está mal eso.

APP: Entonces, ¿cuál es la propuesta, para saber qué votar?

AICS: Que hay que quitar eso, o sea.

APP: ¿Cómo quedaría ese párrafo?

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos **3**, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

SLR: La Cesión de *slots* deberá llevarse a cabo en un plazo [redacted] (inaudible…)

Porque parecía ser que el condicionamiento…

JINZ: ¿Por qué no la pones en función de cuando se acepten, [redacted]? Algo así.

AICS: A partir de que se presente el escrito de medidas… sí, eso es para mí…

MMG: Condicionar alguna…

APP: Sigue la… en este párrafo ya hicimos dos cosas: una es lo de corregir esta parte por lo que se autoriza la concentración y la otra es eliminar la parte del [redacted] y la digamos… la [redacted] (sic) de la resolución de la Comisión.

Luego dice:

[redacted]

Aquí el Comisionado ponente (en su ponencia), nos recomienda que hay que eliminar esta parte.

AICS: Ese fue el razonamiento que hicimos cuando… bueno, este es un razonamiento que se pensó antes, que yo pensé antes sobre que a lo mejor se le puede recaer en una aerolínea que no sea suficientemente competitiva, en cambio la lista no restringe y es mejor que no pase eso y yo creo que aquí hay que eliminarse por esa razón.

Hay un tema que en pre pleno (no lo pensé yo) pero sí se discutió aquí.

No me lo quiero atribuir porque no es mío. Se discutió aquí, fue un tema que todo el Pleno estuvo de acuerdo y por eso yo lo puse.

APP: Por mi parte, por un lado estoy de acuerdo con la visión de la Secretaría Técnica en el sentido de que si existe esta posibilidad de [redacted]

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

[redacted], se genera un incentivo perverso a que la aerolínea haga su mejor esfuerzo, [redacted].

Por otra parte, me parece difícil no darle a las partes una opción de salida en caso de que [redacted] y en ese dilema estoy y no sé qué decir. Externo esta preocupación en el Pleno.

JINZ: Sí, yo creo que la probabilidad es realmente pequeña, aunque existe, es realmente pequeña, la estás dando [redacted], digo [redacted]... estás dándole al competidor, está saturado, competidores vigentes que compiten de frente con ellos y etcétera, hay valor en la cosa, entonces va a ser muy difícil que [redacted], digamos.

BCA: Para completar eso, hace unos minutos comentábamos ahí: "bueno ¿qué va a pasar en estas situaciones?" porque al cambiar el esquema por el lado de la demanda, [redacted]

Entonces, es simplemente, no se ve que pueda haber una cuestión estratégica unilateral de que diga: "oye, [redacted]" pues simplemente no lo veo viable ese escenario.

AICS: En economía tenemos eso de equilibrio de su juego perfecto y lo que quiero decir básicamente es [que] si alguien te dice: "mira, si no hago esto, va a pasar esto" y entonces todos se lo creen y entonces nos vamos por el otro lado.

Pero cuando haces el cálculo dices: "no pues no era creíble lo que estás diciendo". Yo la verdad creo que no es creíble que [redacted] y creo que la amenaza... este planteamiento que ellos están diciendo es como para orillarnos a nosotros a aceptar posiblemente unas condiciones que nosotros no deseamos aceptar.

Digamos... ellos están diciendo: [redacted], que es precisamente lo que nosotros no queremos y pues nosotros nos quedamos orillados...

MMG: Únicamente dicen...

AICS: ¡Exacto!, sí hombre, o sea, si estamos, toda la ponencia, todo está basado en que está saturado de *slots* y ahora van a decir que [redacted] ¡perdón!, no ya, yo pienso eso, que es muy poco probable, es lo mismo que piensan todos los demás.

APP: ¿Alguien más tiene comentario?

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Digo, yo quedo preocupada que hay una salida, pero ni voy a hacer un voto particular y es mayoría que quiten este párrafo completo, entonces pues quítenlo y ni mencionaría en mi voto nada particular con respecto a esto, nada.

BCA: ¿Por mayoría?

O sea, vamos a ir condición por condición, ¿no? por unanimidad...

AICS: O sea, ¿estás de acuerdo con nosotros o no estás de acuerdo?

APP: Yo me quedo preocupada, pero no voy a hacer un voto disidente, o sea no...

MMG: Externas tu preocupación pues, pero no.

APP: Externo mi preocupación.

AICS: Yo aquí hice un comentario...

¿Vas en el 1.2?

APP: Sí, yo tenía una propuesta de texto, nada más se los...

AICS: ¿Se los vas a leer?

APP: No, en el uno once yo tenía una propuesta de texto.

O sea, nada más regresando al punto, yo tenía...

Ya voló porque ganaron por mayoría.

AICS: No, pero...

APP: Digo... yo nada más tenía... yo, lo que yo decía es que a mí sí me gustaría que hubiera una opción de salida y una forma de mitigar esto, es poner un fraseo en donde se fortaleciera la obligación de hacer un esfuerzo genuino y redacté en ese sentido, entonces mi párrafo dice: "si no obstante los esfuerzos genuinos realizados por aerovías en estricto cumplimiento, "*bla, bla bla*" no entre otras causas, sino porque [redacted]", o sea, ellos dicen: "listados en el anexo uno entre otras causas"" ¡no!, la única causa posible es porque no te hayan solicitado dichos *slots*, [redacted]

O sea, le estoy frenando [redacted]. No es como: "[redacted]", sino que, la única razón es porque [redacted]

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

la Cofece; y luego al final de ese párrafo pondría: "En cualquier caso (o como sea) la Cofece, podrá verificar que las partes realizaron estos esfuerzos de [redacted] requiriendo información [redacted]

Entonces dice, se las estas poniendo muy difícil.

BCA: A mí no me gusta, yo prefiero que [redacted] o sea, más que decir: "oye [redacted]".

JINZ: No, no pero lo que estás diciendo, la única forma que suceda esto es que tú [redacted]

APP: O sea, ahorita si leen ese párrafo dice:

[redacted]

propongo quitar "entre otras causas"; es decir, [redacted]

Es decir, no pueden [redacted] sino antes tienen una acreditación de la Cofece de que hubo ese esfuerzo.

Entonces es una válvula de salida, es muy difícil para ellos porque ahora vengan aquí a demostrar "neta", [redacted].

SLR: Yo, si me permiten opinar, si está limitando ahí la... específicamente el supuesto, y sí éste es poco probable...

APP: O sea, lo estoy limitando nada más a que [redacted] y tú [redacted] hasta que fehacientemente no haya acreditado ante esta Comisión que hiciste el esfuerzo y además, la Cofece podrá verificar que las partes realizaron esfuerzos genuinos requiriendo información a [redacted]

Entonces, o sea... es nada más para que no digan que no les dejamos una válvula de salida, la cual está acotada hasta...

EMC: Un caso... un ejemplo, una situación hipotética ¿qué pasaría si [redacted]

AICS: Exactamente.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

EMC: Entonces, ¿[redacted]?

APP: Por eso, pero tú como Cofece, tú estás diciendo... o sea, ellos pueden venir a decirte que [redacted], pero tú les estas diciendo, compruébamelo fehacientemente y yo le puedo pedir información a [redacted]... Oye lo que estoy diciendo aquí es que no te pueden contar de que [redacted], porque [redacted] ¿es cierto que [redacted]

EMC: O sea, en ese caso, no cumplió con los condicionamientos.

APP: Por eso y entonces no puede ir a [redacted].

MMG: Yo no estoy de acuerdo porque me parece que rompe con todo lo que está diciendo en la Ponencia y con lo que se votó para objetar.

Entonces, poner, aceptar esta válvula de salida, me parece que... yo me sentiría que no estoy seguro si de veras afecta o no afecta la competencia y entonces voy a ver si haces o no haces y a mí me parece que esa es la condición, la cumples o no la cumples y si no la cumples [redacted], entonces esa es mi opinión.

BCA: Sí, yo también creo que deja abierta la puerta a cuestiones estratégicas y de riesgo moral y todo esto y simplemente, yo creo que de la manera en que quede cerrado todo esto, le van a echar más ganas [redacted]

APP: Supongamos por alguna razón también, que [redacted]

BCA: No hay remedio, entonces no hay concentración.

MMG: Y ese comentario... a ver, para mi ese comentario es importante que se quede bien preciso... ¡perdón!, que se precise bien en la resolución, de que no nos vayamos a caer en la cuenta de que una condición que depende del tercero se tiene por no puesta y, por lo tanto, no se autoriza la concentración.

Aquí, sabemos que [redacted] y si hay algún tercero o hay alguien que haga algo por eso, me parece que la condición entonces no se pudo cumplir y, por lo tanto, nos regresamos al principio, la concentración esta objetada.

AICS: Sí, esa es la discusión más seria y más fuerte...

MMG: Lo hemos comentado...

AICS: O sea que te digan que no están obligados.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

APP: Bueno, entonces ¿nadie va con mi propuesta?

Bueno, entonces, con 6 votos a favor (sic) y 1 en contra, 5-1 esta parte.

SLR: 1.11, segundo párrafo…

APP: Seguía yo leyendo:

¿Eh?

[redacted]

¿Alguien tiene ahí un comentario?

MMG: Pues prevalecería lo que decimos.

Es lo que hemos comentado varías veces, no es que si no cumplen ya no llevarán a cabo la transacción, es más bien, cumples para poder llevarla a cabo ¿no?

AICS: Entonces que se cambie…

JINZ: Es un comentario dicho anteriormente, lo marcamos, lo dijimos anteriormente…

APP: Se redacta, se redacta…

AICS: ¿Todos están de acuerdo?

APP: Bueno, siguiente punto…

Bueno, sí y ahí sobra una "coma" ¡eh! Secretario Técnico.

Gracias.

La sección 1.12 (ahí viene lo bueno)

"(…)
1.12. Con el objeto de evitar cualquier duda, [redacted]

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

[redacted] *permitido por las normas aplicables.*
(...)

Aquí, voy a poner las posturas que están abiertas en la mesa y abro el micrófono a discusión.

La Secretaría Técnica señala: "que las partes deben comprometerse a notificar cualquier cesión de *Slots* que pretendan recibir", esto lo acotan solo para la cesión y que no sea un requisito que se aplique a la adquisición vía intercambio, subasta o asignación.

Por otra parte, la Ponencia señala: "que debe especificarse que las partes [redacted]".

AICS: Es que aquí, quiero explicar eso nada más…

MMG: Yo quisiera hacer, si me permites, yo en verdad ya estoy… podríamos ver…

AICS: La primera parte del 1.12…

¡Perdón!, es que lo que puede pasar es que se disfracen y digan: "[redacted]

Entonces esa fue la razón para que los cesionarios [redacted]

Entonces un poquito decir: "¡no! sabes que, [redacted]

JINZ: Yo no le entendí.

AICS: ¿Sí me expliqué bien ahorita?

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

O sea es como [redacted] que digas tú: "[redacted]

¿Si me estoy explicando?

O sea, porque los condicionamientos sí dicen que ellos no podrán readquirir en [redacted], pero ¿qué tal si [redacted] y eso es lo que yo quise evitar con esto de que [redacted]

APP: Pero además…

AICS: Esa es la razón, si no la quieren, como ustedes la vean.

¿Si me explico?

APP: Y también dices que coincides con la Secretaría Técnica en el sentido de que [redacted]…

AICS: Pero ese es un segundo tema, que yo diría que lo discutamos después, ¿no?

APP: Ok, ok.

AICS: Prefiero que discutamos esto y como ustedes lo vean, si no me lo compran…

JINZ: Yo creo que puse en mi esta cosa (sic) que ahorita que nadie había entendido y…

AICS: Pero ya se los estoy explicando ahorita ¿No?

JINZ: Se me hace muy amplio, por ejemplo, tú estás agarrando un caso muy específico, que se [redacted], involucra ya a [redacted]

APP: Es una absoluta.

JINZ: Es una conducta violatoria de la Ley ya de por sí y digo, aquí ya hay una cuestión más allá de (…)

AICS: ¿Y no crees que es una absoluta?

JINZ: Pues no sé si será absoluta, pero por lo menos a nosotros, no nos gusta y le intentaremos hacer algo al respecto.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Estoy tratando de abrir lo que yo había puesto.

AICS: Es como una cláusula preventiva, para esas cosas…

APP: ¿Qué? aquí está.

JINZ: No, lo que yo puse…

APP: ¡Ah!

AICS: Creo que quedo clara mi idea ¿No?

SLR: Que esta ambiguo y que tú dices que…

JINZ: Aquí está, gracias, gracias.

SLR: O sea, dices tú que propones que se platique…

JINZ: Que se quite, o que se platique…

O sea, dice: "deberá especificarse que las partes [redacted]

O sea, las partes estás hablando de Aeroméxico y el cesionario va a ser [redacted].

AICS: No, las partes son Delta y Aeroméxico.

APP: Por eso y el cesionario puede ser [redacted] (…)

AICS: ¡Ah! Sí, perdón…

JINZ: Entonces dice: "[redacted]".

¿Qué quiere decir eso? o sea, [redacted], digo eso es lo que me imagino que quisiste decir.

AICS: Lo que estoy tratando de decir, a lo mejor está mal redactado, es que es un *quid pro cuo* y que puede darse…

APP: Tienes que hablar al micrófono, Alejandro.

AICS: Lo que estoy diciendo es que es un "*quid pro cuo*" y que puede darse el caso de que: "oye [redacted]", por ahí, o en un año ni siquiera hoy, entonces es un poquito para evitar [redacted], pues

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

sabes que, [redacted], eso es lo que estoy diciendo.

Si ustedes lo ven, si ven el peligro, si no lo ven, yo no estoy totalmente casado con... o sea, yo sí lo quiero poner, por eso lo puse, pero lo que decidan.

EMC: ¿Y eso implica que sea para siempre?

AICS: Por lo menos [redacted], yo diría [redacted], o sea, que sean [redacted] para que sea efectiva la restricción, eso no lo puse, pero serían [redacted].

JINZ: Yo creo que si dentro de las cuestiones que vamos a discutir al rato viene el asunto de que vengan acá a la Comisión, pues yo creo que es innecesario.

A mí me preocupa un poco situaciones como la siguiente: "oye, [redacted]", o sea, se me hace complicado el asunto, está tan abierto que paras las cuestiones malas, o sea, lo que tú dices lo paras, obviamente, pero también paras otras cosas que no caen dentro de la conducta que quieres prevenir.

Pero digamos, si tienes el otro candado de que vengan para acá, pues yo creo que va a estar más complicado que [redacted], un poco, ese sería el...

AICS: Es que aunque vengan para acá, pues eso [redacted] todavía, o sea, [redacted]... o sea, eso de todas formas.

O sea, yo estoy de acuerdo que [redacted], por eso tampoco estoy tan casado con la "esa", yo sí la pondría, pero lo que ustedes decidan.

JINZ: Bueno, yo estaría en contra, pero antes de que sigamos en el asunto, tal vez sería conveniente aclarar las diferentes modalidades. Por ejemplo, una cesión puede implicar un intercambio, me imagino que el intercambio son como que 2 cesiones juntas entonces...

APP: No, lo que yo tengo entendido es que un intercambio es... una cesión es algo que entregas una temporada, una intercambio es algo más puntual porque (...)

JINZ: (Inaudible)

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

APP: ¡No! Esa es una cesión, esa es una cesión temporal y un intercambio es, puntualmente ahorita, vamos a decir: "se me atoró el aeropuerto allá, no pude llegar allá, intercambiemos *slots* para hacer esta transacción".

A mí me parece que frenar los intercambios es malo, es frenar la manera en como naturalmente operan los aeropuertos.

JINZ: A eso iba yo, o sea, que sí hay que tener claro que son dos cosas diferentes, porque si uno [es] permanente y no estoy hablando de uno de una sola vez, o sea un intercambio... porque: "oye..."

APP: Los intercambios son de una sola vez.

JINZ: O sea, no permanentes.

APP: ¡Oh!

SLR: Hablamos con Aeroméxico, esa parte...

APP: Préndelo, tienes que prender el micrófono.

Hablamos...

SLR: Durante la tramitación del expediente tuvimos algún intercambio de ideas con las partes y nos comunicaron que habían 4 maneras de hacerse de *slots*: la asignación, que era cuando el aeropuerto, la autoridad aeroportuaria les daba el *slot*; la cesión cuando otro operador se ponía de acuerdo y cumplía con los requisitos del 98 y llevaban a cabo la cesión como tal; el intercambio, cuando respecto de un *slot* en específico (en un momento determinado) decían necesito "X" y te doy "Y" a cambio y lo hacen día a día, o sea, no tienen una limitante, pero es específico respecto a esa cuestión.

AICS: ¿Y no puede ser permanente eso?

APP: El intercambio no es permanente.

SLR: No, el intercambio nada más, lo que se nos explicaba era...

APP: Es para arreglar una cosa operativa que surgió ese día.

SLR: Y la cuarta era la subasta, que nos decían en los hechos, jamás ha sucedido pero esos serían los cuatro y sí son distintos entre sí.

Gracias.

AICS: Entonces estamos hablando de *slots* a largo plazo.

JINZ: Sí, a largo plazo.

AICS: Yo creo que sí aplica ¿no? no estás poniendo…

APP: Bueno, no queda claro en tu texto ¿no?

AICS: Bueno, a lo mejor está mal redactado, pero lo que yo estoy pidiendo es eso.

APP: A mí también me parece un poco exagerado.

BCA: Perdón, ¿qué es lo que estás pidiendo ya para aclarar esto?

AICS: ¡A ver!

El punto es: [redacted]

BCA: Es prohibirles que [redacted]

AICS: [redacted]

EMC: Por ejemplo, en los casos en donde le convenga [redacted] (por ejemplo), eso quedaría…

AICS: Eso se podría hacer una [redacted] por ejemplo.

EMC: Exactamente, es un [redacted]

JINZ: Quedaría prohibido…

EMC: Pero quedaría prohibido con la redacción que tienes.

AICS: A lo mejor se pueden mejorar y poner eso…

EMC: Algo así como [redacted].

AICS: La verdad no estoy casado.

JINZ: Yo tampoco estoy casado, pero voto en contra.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

AICS: ¿Pero qué?

JINZ: Voto en contra.

AICS: ¿Por qué no lo votamos? Ya estamos lo suficientemente…

BCA: Yo tengo… es una preocupación más amplia que esto.

Para mí una parte del daño es que con la concentración va a aumentar la presión de Aeroméxico más Delta por todos los *slots*. Ya no estoy hablando… entonces aquí y por la manera en como viene formulado en los escritos estos que entraron de Aeroméxico y lo que se ha comentado, de alguna manera se habla de la libertad que puedan tener para seguir teniendo éstos y sobre todo que aquí también se incluyen los que les asigne la autoridad aeroportuaria y normalmente la autoridad aeroportuaria no es "Santa Claus", normalmente hay un proceso para que te lo asignen que está previsto ahí.

Yo veo como una parte del daño… ellos mismos están diciendo que [redacted] en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y que precisamente no quieren que [redacted] y aquí yo estoy hablando aparte de estos ([redacted] que ya los vimos en el otro numeral), de los [redacted] que vimos en el otro numeral, a mí se me hace que sí tiene que haber una medida dentro de las condiciones que esta Comisión ponga para atender ese riesgo o ese posible daño y entonces se me hace que con esto, simplemente queda abierto para que el daño se siga dando, incluso sancionado por nosotros, porque en las mismas condiciones quedaría esta libertad de las partes.

APP: Pero, ¿qué propones?

BCA: Lo que propongo es que se limite la posibilidad de que ellos [redacted].

APP: Ok, ¿cómo se limitaría esa posibilidad?

BCA: ¿Cómo se limita? De manera parecida a como la tenemos.

Tenemos el historial de dos mil quince de cuáles *slots* han estado utilizando y entonces tú dices: "[redacted]".

APP: O sea, de facto es un [redacted].

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

BCA: Es parecido a un [redacted], nada más no es un [redacted] exactamente porque como mencioné aquí, los movimientos de las operaciones diarias... digo se mueven, tienen una determinada variabilidad.

En promedio Aeroméxico más Delta, ahorita están haciendo como [redacted], o sea Aeroméxico más Delta tienen poquito más que en dos mil quince, todo dos mil quince tienen un poquito más de [redacted] operaciones en promedio por hora, es un "poquitito" más, o sea, hay horas que manejan más, otras menos..

Pero el punto es, yo creo que sí tenemos en el expediente la posibilidad de así como se determinaron estos [redacted], se puede limitar algo así de decir: "[redacted]" y ya de ahí, para que precisamente esta posibilidad de estar presionando adicionalmente los *slots* en el Aeropuerto de la Ciudad de México, no daña (sic) la competencia. Puede sobre esa base [redacted], pero en principio sí se debe topar...

APP: ¿Y si hubiera una subasta?

BCA: Esa posibilidad. En una subasta, es que todo depende en el supuesto que se da la subasta en la normativa, que ahorita no ha arrancado.

Yo lo que pensaría, es que se pueden poner excepciones aquí, son cuestiones de por decirte, si limitaran aún más los vuelos oficiales, de presidencia, de PFP, pues de repente hay un buen número de *slots* que se sueltan, pues dices: "bueno habría que pronunciarse sobre eso". Mi posición sería [redacted]

Yo creo que mientras el aeropuerto está saturado, que es el supuesto que va a haber y ellos mismos de alguna manera lo reconocen al decir: "oye ya que abra el nuevo aeropuerto" éstas cosas cambian, pues efectivamente si ya no hay saturación, todo esto cambia, pero yo creo que sí se debe de limitar esta posibilidad de que estén presionando los *slots*, o sea, esta presión, como lo puse yo en el gráfico que puse en la página 12 de mi análisis, puede irse sobre todas las obras..

Entonces, yo (de entrada) lo que diría es que escogimos el espacio de las 7 a las 21...

BCA: Perdón a las 23 ¡perdón! y entonces dices: "[redacted] no estés presionando adicional, porque precisamente el daño viene de este efecto incremental en la presión.

Porque el punto es: para que el Aeropuerto te asigne *slots*, tienes que pedirlo, es una de ésta y entonces lo que queremos decir es: "[redacted]" porque precisamente dentro de los muchos criterios que hay ahí (que hace muy discrecional para el aeropuerto decir a quien le da *slots* y a quien no),

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

dentro de esos muchos criterios parece que unos que tienen mucho peso es haberlo usado el año pasado y el otro es la antigüedad de la aerolínea y ahí las reglas que están, se constituyen en un problema en el sentido que yo estoy señalando, porque [redacted]).

Ahora, si es vía una licitación, si la licitación es en igualdad de condiciones, pues ahí igual no hay problema, pero yo el problema que le veo es que esta cuestión... o sea, si dejamos el 1.12 así como está, simplemente es una carta abierta sancionada por nosotros para que este problema que hay de presión sobre los *slots* en el aeropuerto, para mí es un daño a la competencia que no estaríamos remediando.

EMC: Sobre este tema último, a mí se me hace un poco difícil señalar que [redacted] Por ejemplo, este es un caso.

Pero otro caso muy diferente es cuando hay una asignación por parte del aeropuerto y hay competencia, entonces allí sí estoy de acuerdo con la posición de que no están compitiendo en forma de igualdad, porque allí predominan los criterios de antigüedad y todo eso, en ese caso, yo considero que se podría limitar [redacted]

BCA: Hay un tema que mencionaste y yo creo vale la pena aclarar.

De hecho como se ve en el grafico este que di en dos mil quince... bueno yéndose de un día hacia el otro, de las 23 horas hasta las 5 de la mañana, los porcentajes son [redacted], ahí no se ha llegado al número este de [redacted], digo, uno puede hablar de esta cuestión.

Otro criterio puede ser este que tomamos para decir: "oye, de cuales *slots* son los que tienes que ceder, pues eran entre las 7 y las 23", [redacted]

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

[redacted]

APP: Pero hay cosas que están fuera de nuestro control.

BCA: No, pero aquí a lo que voy es lo que queremos es ver si podemos remediar este problema de competencia, primero que a lo mejor nada más es un problema de competencia para mí, para mí es un problema de competencia que requiere remedio y tenemos que buscarle una manera para tratar de que se dé.

APP: A mí lo que me parece es que, hay una preocupación real de que Aeroméxico tiene casi el [redacted] del uso de los *slots* en el Aeropuerto, por supuesto y coincido y lo comparto y también hay un problema de saturación del aeropuerto.

Sin embargo, esa acumulación que ya tienen, es un tema preexistente y no aumenta con esta transacción, aumentaría si tuviera en su panza los *slots* de Delta ([redacted]) y se está queriendo corregir un mercado con una transacción y me parece que es ir mucho más allá de lo que la ley nos permite; es como (desde mi perspectiva) si se fusionaran dos empresas y luego además, les dijeras: "y ya no puedes crecer más", o sea, sí te autorizo la concentración, pero ya no puedes crecer más.

¿Por qué vas a limitar el crecimiento orgánico que es algo normal que sucede en todos los mercados?

Ahora, sí son empresas que tienen niveles de concentración importantes, pero esa situación ya es preexistente de esta concentración.

BCA: No, no es preexistente.

Lo que estoy diciendo es que obra en el expediente y dicho por ellos mismos, que [redacted]. O sea, aquí yo estoy hablando de [redacted].

APP: Pero sabes, también lo que dicen ellos, que [redacted] y aquí está en la ponencia del Comisionado Castañeda y lo leo textual:

"[redacted]"

BCA: Sí, pero también dicen que [redacted] Entonces, no están diciendo... sí ellos mismos están diciendo que

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

[redacted], pues con más razón sería esto, ¿por qué [redacted]

APP: Porque cualquier empresa tiene derecho a crecer.

BCA: No, pero aquí este derecho a crecer está [redacted], si en el caso del Aeropuerto de la Ciudad de México, como ya se determinó, está saturado, es un problema la concentración de *slots* y entonces yo creo que [redacted], aquí que sí está saturado, sí se tiene que hacer algo y está dentro de nuestras atribuciones y está dentro del ámbito de la ley.

JINZ: A mí sí me causa también problema esta parte…

APP: Se está yendo contra la Ley sectorial y en contra [de] las reglas del aeropuerto.

JINZ: Yo creo que sí hay diferencias en términos del origen de los *slots* y me gustó un poco la propuesta que había hecho la Secretaría Técnica al respecto, donde decía: "si hay una empresa que se va a quiebra, se liberan los *slots*" y ahí va a entrar al mecanismo que existe actualmente de asignación de *slots*", que no nos gusta, ¡pues no nos gusta!, pero es como está, O sea...

APP: Es la Ley…

JINZ: Pero también quisiera distinguir lo que es derivado de la concentración de lo que no es derivado de la concentración. Porque si [redacted] por esta concentración, así como que no tiene paralelo con lo que se hace en cualquier otra concentración.

Entonces dices, se desocupan un chorro de *slots* porque se va a una…

APP: Aerolínea…

JINZ: …Aerolínea y entonces por qué no puede participar del mecanismo normal, cuando en ese "cacho" se está desinflando un poco el… ya no está tan saturado en un instante del tiempo, luego se reasigna y la propuesta de la Secretaría Técnica era [redacted] Esa era, un poco la propuesta que tiene la Secretaría Técnica.

APP: ¿Y si es intercambio?, ¿si es subasta? y ¿si es asignación?

JINZ: Mandé…

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

APP: ¿Qué es?

JINZ: Sí, sí, sí...

APP: Pero la propuesta de la Secretaría Técnica no incluye las subastas, ni los intercambios, que son operaciones naturales del aeropuerto, ni las asignaciones que se darían por ejemplo...

JINZ: A mí se me hace que está bien.

APP: ... cuando [redacted].

BCA: Para ver aquí el tema éste de qué tanto... El asunto aquí es, o sea, lo que tú dices (para entender la parte ésta que propone la Secretaría Técnica) lo que dices: "está agarrando cesiones", a mí lo que me preocupa no es la parte de asignaciones del aeropuerto, porque en realidad, digo, y viendo como estaba el expediente que les digo, el DE-011-2010, en principio uno puede entender que cada temporada hay *slots* disponibles, entonces es que todo está disponible en realidad cada temporada (si uno lo entiende así), o a lo mejor uno dice: "ah no, pero es que si tienes un año, no es disponible", sin embargo, el término que decían en el escrito era "[redacted]", pues entonces y [redacted], entonces lo que yo digo es: [redacted].

Yo estoy de acuerdo que digas, con un esquema en el que sea... a mí se me hace que el hecho de que la regla es así, que hay una regla que no nos gusta o lo que sea, pero a mí se me hace que en términos... se vuelve una circunstancia que hace anticompetitiva esta cuestión, porque precisamente derivado de la fusión (las empresas), ellas mismas lo están diciendo, [redacted], van a presionar más los *slots* y entonces yo estoy de acuerdo en decir: "[redacted]", pero el asunto así de [redacted] a mí se me hace que se tiene que limitar.

JINZ: Nada más es cuestión de aclaración (yo así le entendí), pero no sé si lo alcanzaron a entender ustedes; el mecanismo de asignación es: termina el año y entonces todos... tú vas y puedes pedir lo que sea, eso es lo que dice la diferencia entre solicitar y no.

De que te lo vayan a dar, eso es otra cosa, porque empiezan a aplicar las reglas, y una de las primeras que aplican es, si tú lo tuviste...

APP: Si lo tuviste y lo usaste bien...

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

JINZ: ...y lo usaste bien *bla bla bla,* te lo tienen que dar, entonces esa es una diferencia que estamos hablando nosotros

APP: Sí, pero hay un problema del administrador del Aeropuerto que es independiente de esta situación.

JINZ: No, no, pero...

BCA: ¡Por eso!, es un problema de competencia.

JINZ: ...es que estamos hablando de dos cuestiones diferentes, nada más quisiera aclarar yo, lo que nosotros...

APP: ¡También es un problema de competencia que las autoridades municipales sean tranzas para dar tierra! O sea...

JINZ: ...Nosotros estamos hablando...

BCA: ¡No me refiero a eso!

JINZ: ...No de los que una aerolínea haya tenido, o sea...

AICS: A ver, a ver, repite lo último que estabas diciendo.

JINZ: O sea, que puede darse el caso, porque así está en las reglas del aeropuerto, haz de cuenta: "tú eres una cuarta aerolínea ¿no?, aerolínea unión y tienes ese *slot*..."

AICS: Cofece.

JINZ: ...Cofece aerolíneas, y lo tienes durante muchos años y yo soy Aeroméxico y voy y pido para el siguiente año tu *slot*. Tú dirías: "según mi lectura de las reglas del aeropuerto, no me lo van a poder dar".

APP: ¿A Cofece?

JINZ: A Cofece.

APP: Porque ya lo está usando Aeroméxico.

JINZ: Porque ya lo estás usando, pero esa es una de muchas reglas que existen y lo que dice es que... No, necesariamente.

Esa es una diferencia que (creo yo) no estamos platicando exactamente de lo mismo, nada más para aclarar.

BCA: El AICM es el que interpreta al final de cuentas.

JINZ: Sí, eso, o sea, por eso cuando dice él habla, no dejemos de pedir lo de todos...

AICS: Está diciendo que no le quite a Cofece su...

JINZ: Su *slot* que ya tenía y que... Bueno, nada más era la aclaración del asunto.

AICS: Yo no había entendido eso.

JINZ: Entonces, repitiendo lo que yo le entendí...

APP: Si tú lo usaste bien, Aeroméxico no te lo puede quitar, porque tú lo usaste bien.

BCA: ¡Aeroméxico no te lo puede quitar!

APP: No y si te lo pide, tampoco... ¡no!

JINZ: Por eso...

APP: Si te lo pide tampoco, porque la primera regla de asignación es que hayas usado... o sea para tener (y lo dice el reglamento), derecho a algo que pides, tuviste que haberlo usado la cesión anterior.

BCA: Si no lo pides, no hay bronca, eso es lo que no estoy diciendo.

JINZ: Sí, pero ese caso cubre...

AICS: Es que a mi...

JINZ: No, es lo más normal que pienses que es así, es una locura la regla, pero sí puede suceder...

APP: Así, así también me lo dijo mi gente... así me lo explicaron...

JINZ: Sí, claro.

APP: Pero puede suceder por otras cuestiones distintas al reglamento.

JINZ: Yo nada más quiero hacer la distinción para que estemos discutiendo de lo mismo.

Vamos a suponer que los *slots* que tiene una Aerolínea de largo plazo, se van a respetar, que sea un principio de discusión, no necesariamente que esté bien reflejado o no.

Entonces, Aeroméxico y todas las demás aerolíneas tienen sus *slots* que son con los que he venido trabajando durante muchos años y en teoría se me van a respetar en el futuro. Entonces yo digo "si una aerolínea de éstas, que tenía *slots* regularmente se va, porque *whatever* [lo que sea] ¿qué hacemos con esos *slots* que sueltan?"

APP: Mira yo tengo una propuesta…

JINZ: Entonces, tiene derechos… ok.

APP: Yo tengo una propuesta de redacción…

AICS: Y en ese caso...

JINZ: Esa es una…

APP: Les leo una propuesta, dice: ¡a ver qué opinan de esto!:

"Resulta razonable que exista un crecimiento orgánico, que utilicen *slots* que no están siendo utilizados por otras aerolíneas y que puedan intercambiar *slots* con otras aerolíneas."."

Eso me parece fundamental, porque es de operación diaria.

[redacted]

BCA: Hasta la asignación.

O sea, esa parte que leíste, estoy de acuerdo con el párrafo así, pero falta resolver el tema de la asignación de los…

AICS: Del aeropuerto…

BCA: De los que…del… del aeropuerto, y yo creo que ahí…

APP: Es que ahí interpretas…

BCA: Y ahí a lo que hay que irse es [redacted], precisamente.

APP: Tenemos el reglamento, ¿tenemos el artículo…? Sergio.

SLR: ¿Sí?

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

APP: ¿Tenemos el artículo del reglamento en donde se explica cómo se otorgan los *slots* cada temporada?

Yo no lo tengo aquí, tengo un documento que lo tiene pero…

SLR: Déjame…

APP: A ver sí tenemos y lo leemos y lo interpretamos, para que estemos todos en la misma interpretación ¿les parece?

AICS: Es que eso yo creo que…

JINZ: ¡Yo sí le entiendo!

AICS: Es que yo creo que tienes que…

APP: ¿Pero le entiendes así o así?

JINZ: A ver, lo que dice Benjamín es: "[redacted]".

APP: Por eso, yo no estoy de acuerdo con [redacted].

JINZ: Sí, yo tampoco, yo lo que estoy diciendo, si se libera un espacio…

APP: Si alguien no lo está usando…

JINZ: Entonces, tiene que tener derecho en el mecanismo tradicional, o sea, cual es la…

Que a Martín esa parte tampoco le gusta, [redacted] es decir…

AICS: Es que yo ahí también estaría de acuerdo con ellos…

JINZ: Sí, aquí hay…

BCA: Hay diferencia de opinión, podemos votar y…

AICS: Yo sí lo autorizaría si es…

APP: Pero fíjate… pero tema distinto, porque aquí tú estás diciendo que [redacted] Benjamín ya está diciendo [redacted].

AICS: Yo estaría, por eso, desde que…

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

APP: Por eso, hay otra posibilidad… La de Benjamín es más…

BCA: Restrictiva.

APP: Restrictiva, que la tuya.

La tuya es, [redacted].

AICS: Eso es lo que me falto leer aquí, que yo pensé que así me…

APP: Te [redacted]; la propuesta de Benjamín es, solo [redacted].

Esa es un poco la propuesta de Benjamín.

AICS: ¿Tú estarías de acuerdo con esa propuesta? [redacted]
a ellos…

APP: ¿Pero sabes el problema en el cual nos vamos a meter? Ya tienen [redacted] cada vez que te vengan a preguntar, ¿qué les vas a contestar?

AICS: Mira para empezar no hay un precio en los *slots*, por eso yo no quise meterme a ese tema, por eso no me metí al tema.

APP: ¿Qué les vas a contestar?

AICS: No lo sé.

APP: Pues…

AICS: O sea, te estoy diciendo que sí es un problema, te lo estoy validando, precisamente por eso yo en mi ponencia nunca me metí allá arriba, porque yo vi problemas para poder hacer un argumento ahí, pero de todas formas sí entiendo…

Pero creo que estamos todos de acuerdo en que esa saturación está creando un problema de competencia, ya sea por los argumentos de Eduardo, por los míos, que son complementarios.

Entonces, yo sí veo que esto va a seguir [siendo] un problema que puede generar problemas de competencia [en el] futuro, o sea, no es que se acabe.

Pero también veo un problema en decir: "esta aerolínea no puede crecer porque entonces no tiene caso ni si quiera autorizarles la concentración" porque ellos están buscando eficiencias y ese tipo de cosas.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Entonces yo sí estoy de acuerdo en que la aerolínea busque sus eficiencias y busque su manera de sobrevivir competitivamente que es muy válido, pero sí creo que tenemos que regular de alguna forma este proceso de crecimiento, que no afecte el proceso de competencia a futuro, porque es precisamente la saturación del aeropuerto la que está generando todos estos problemas y por lo cual estamos decidiendo así.

Entonces, a mí me parecería que una solución intermedia sería [redacted].

Es una solución intermedia y ahí ya tenemos nosotros discreción de ver, o sea, si a mí me dices, por ejemplo: "el 10% de los *slots* están disponibles de repente, oye pues si hay muchos ¿no?" y ya es una situación diferente a si me dices "quedó una aerolínea que ocupaba el 1.4 de *slots*", pues a lo mejor [redacted], o sea, no sé, no estoy prejuzgando, que no se crea que estoy prejuzgando, estoy diciendo y ese tipo de cosas pues analizarlas nosotros de alguna forma como hemos analizado hoy este caso, que presenta peculiaridades.

BCA: Yo lo que puse era que había que discutir este problema.

Yo lo que plantee como un problema que había que discutir...

AICS: Ahora sí... ya le apagué, es que no le había apagado yo... ¡perdón!

BCA: ¿Eh?

AICS: Es que no lo había apagado yo, no lo había apagado, ¡perdón!

BCA: ¡Ah! ¡Perdón! Lo que plantee era que había que discutir el problema.

Yo estoy de acuerdo con el principio de decir: "si no hay saturación, pues no hay problema", hay horarios en que evidentemente ya se tomó un criterio para decir de tal hora a tal hora tienes que ceder espacios, pues implícitamente esta de que ahí es donde hay más saturación, pues decir: "[redacted], ¿no?"

Yo a lo que voy aquí es, la asignación de lo que da el aeropuerto, lo estoy viendo como solicitud porque el aeropuerto no asigna si no lo solicitas, básicamente como es el proceso y si uno ve el expediente DE-011-2010 ahí queda clarísimo como opera esta cuestión o puede haber otras fuentes ¿no? y entonces...

APP: ¿Cuál?

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

BCA: El expediente DE-011-2010.

Y entonces el asunto es, simplemente lo que yo digo no es limitarles su crecimiento y eso, pero es: "oye no presiones más los horarios que están saturados", eso es todo, entonces, [redacted], eso es lo que estoy diciendo, los horarios saturados.

Ahora, este esquema de decir: "oye pues si tronó, no sé [redacted], que tiene [redacted] o no sé... de los *slots*", pues dices:: "¡Ah!, pues ahí ya se liberó un buen espacio a lo mejor en varios horarios", digo en eso estoy abierto a decir: "[redacted]"; sin embargo, sí me preocupa mucho que como precisamente el procedimiento consiste en que cada quien pide y el aeropuerto resuelve en base a unos criterios que no tienen nada que ver con buenos principios de competencia y en ese sentido, yo lo veo como un problema de competencia, es un problema ajeno a nosotros, pero así es como actúan y esa manera de actuar puede generar problemas de competencia, ¿cómo se puede resolver? Pues diciéndole "oye, [redacted].

Ahora, estoy de acuerdo en que [redacted] pero sí me genera problema de dejarlos que sigan con el día con día de cómo opera el aeropuerto, porque sabemos que hay un problema de competencia que está manifestado en la ponencia y con todo lo que han dicho los demás aquí.

SLR: Entiendo el tema en discusión, yo lo único...

Sí, el tema es, entiendo la preocupación, a mí nada más, como pusimos en el dictamen de la Secretaría Técnica, hay ciertas reglas tanto en el reglamento de la Ley de Aeropuertos, en las Reglas de Operación del Aeropuerto, como tal.

Entonces, habría en el mecanismo que tenga a bien implementar el Pleno, nada más no ir en contra de esas reglas o limitar derechos que den esa norma, porque son derechos que tienen los particulares.

BCA: Pero de lo que se tratan las condiciones es de limitar derechos y en esa parte yo no estoy de acuerdo, porque precisamente pueden tener libertad para muchas cosas, pero parte de las condiciones en una concentración es que esas libertades se las puedes limitar y es válido y está y yo creo que eso es lo que estamos discutiendo, aunque la Ley de Aviación Civil y las normas que están abajo les dan esos derechos, aquí precisamente, sabiendo que tienen esos derechos, podemos en una condicionante limitárselas y que es lo que hemos estado discutiendo, pues buena parte, algunas horas ya ¿no?

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

JINZ: Déjenme continuar un poquito.

O sea, básicamente es un poco de forma lo que estás diciendo, si nos vamos al concepto, dices: "oye, si se liberan porque alguna empresa tronó blah blah blah (sic) [redacted], (que tampoco nos gusta) pero es el que existe, etcétera".

Yo, eso es lo que la Secretaría Técnica (yo siento) había propuesto en una vertiente.

La otra vertiente era [redacted], creo...

APP: Subastas...

JINZ: Pues también... subastas no nos metiéramos.

Ese va a ser un caso medio remoto, porque nunca ha habido y no creo que vaya a haber.

Entonces yo también me sumaría a que pues lo hagan... en fin, no creo que debamos meternos a revisar esa cosa nosotros porque no...

AICS: Pero por eso, entonces ¿tú por qué estarías? ¿Por lo que propuso Secretaría Técnica?

JINZ: Sí, sí...

APP: ¿Cuál es la propuesta de texto?

JINZ: Y la única diferencia (siento yo) que sería un poco cómo pones esta limitación, o está como regulación adicional...

BCA: Se puede decir la... yo creo que la limitante siguiendo ésta... sería decir: "bueno, [redacted]", para mí las asignaciones pues comprenden toda esta parafernalia que hay para cada temporada de cómo asignan para cada temporada y entonces, de lo que yo estoy hablando, es que [redacted].

APP: Los estarías [redacted]

Ese es el que tú estarías limitando.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

BCA: Estaría a lo mejor limitándoles otras cosas, [redacted].

APP: ¡Es el artículo 96!

AICS: ...esta dice adicionales...

APP: Por eso, o sea, él dice [redacted].

O sea, es lo que está diciendo.

BCA: La restricción es sobre [redacted]

APP: Por eso.

BCA: O sea, de decir: "[redacted]".

JINZ: A menos que provenga de estas excepciones, que entonces se tornan adicionales, pero eso no es exactamente lo que están diciendo.

APP: Sí, pero es ir en contra del artículo 96.

JINZ: No es ir en contra, es más amplio.

APP: Bueno, es más amplio.

BCA: Yo lo que digo es que la Ley de Competencia te da facultades para limitarles libertades y derechos que la Constitución y las leyes les dan, cuando hay problemas de competencia.

JINZ: Yo voy con la de la Secretaría Técnica, confiando en que...

MMG: Yo voy por el Comisionado Benjamín.

SLR: A ver, lo que nosotros mandamos, fue un análisis de las modificaciones, y dice... espérenme.

APP: Y básicamente, lo que dice, o sea, interpretando lo que dice la Secretaría Técnica que ahorita nos lo va a leer, en realidad sí los estás limitando de una manera muy fuerte en términos de [redacted], [redacted] y van a tener el [redacted] y ¿Qué les vas a decir? Si te la doy, o sea, [redacted] entonces, lo que dice la Secretaría Técnica de

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

por sí ya está limitando su crecimiento, lo que quiere Benjamín es limitarlo aún más.

BCA: Lo que yo digo es que la parte de cesión yo creo es el [redacted] y la parte de asignación es el [redacted] y es donde está el problema de competencia, en el [redacted].

AICS: ¿Y si hacemos eso que les digo?

APP: Un problema que es preexistente.

AICS: ¿Y si hacemos eso…?

BCA: ¡No! estamos hablando de presión adicional.

AICS: Nada más una cosa, y si hacemos lo que yo digo…

BCA: Eso puede ser, pero ahí sí, operativamente está bien complicado, es más complicado.

AICS: …Un montón de *slots.*

APP: Cada temporada, cada temporada.

AICS: Un montón de *slots.*

APP: O sea, básica…

AICS: ¡Qué caso! ¡Eh!

MMG: Mi idea es objetar y ya.

APP: ¿Nos lees Sergio la propuesta?

SLR: En un análisis que hizo la Secretaría Técnica del escrito por el que se modificaron las condiciones por las partes, analizamos la posibilidad de acumular *slots* adicionales y sobre ese sentido las partes realizaron ciertas manifestaciones, básicamente dijeron: "*Es importante tomar en consideración que la concentración propuesta versa sobre un acuerdo de colaboración conjunta que tiene como finalidad de las partes notificantes que incrementen sus operaciones en los mercados en que participan, en específico en el transfronterizo entre México y Estados Unidos. En tal virtud, es necesario por temas de flexibilidad, eficiencia y plan de negocio de las partes, así como de cualquier aerolínea, puesto que es común la existencia de variaciones de oferta y demanda en cada temporada que exigen tener la posibilidad de acceder a slots, que las partes puedan acceder a slots en cualquier franja horaria que se encuentren slots disponibles*".

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

"La Comisión debe tener presente que los remedios no deben ir en perjuicio del crecimiento de las aerolíneas al poder ser beneficiarios de otros *slots* que estén disponibles en el tiempo. Restringir lo anterior, sería impedir a Aeroméxico y a las partes la libre concurrencia y al libre acceso al insumo esencial (como lo calificó la Autoridad Investigadora de la Comisión en el dictamen preliminar del expediente IEBC-001-2015), esa Comisión debe tener presente que *existe prohibición expresa para que las partes adquieran bajo cualquier forma y escenario los slots que sean cedidos conforme a las presentes condiciones por 10 años*, pero esta prohibición no debe afectar la posibilidad de crecimiento de las partes, al poder ser beneficiarios de otros *slots* que estén disponibles en el tiempo."

La Secretaría Técnica señaló en ese análisis que: "Al respecto, los remedios deben tener la finalidad de aplicar la presencia del competidor más pequeño que participa en la concentración y no deben ir más allá de los efectos de la concentración".

En el caso en análisis el efecto de la concentración en el aeropuerto es una acumulación de un mayor número de *slots* por parte del agente económico resultante de la operación. Por ello, de acuerdo con la naturaleza y alcance del procedimiento CNT-050-2015, resulta razonable que Aerovías o Delta puedan seguir creciendo de manera orgánica y utilicen *slots* que no están siendo usados por otras aerolíneas.

Asimismo, resulta razonable que puedan continuar intercambiando *slots* con otras aerolíneas, a fin de no introducir restricciones artificiales en el uso de *slots*; sin embargo, en su propuesta, las partes incorporan la posibilidad de [redacted].

Una cesión de este tipo no necesariamente sería notificable como una concentración ante la Comisión, en términos del artículo 86 de la Ley. De esta manera, la Comisión no podría analizar esta cesión de *slots* de manera previa a su realización.

La razón para condicionar la realización del acuerdo de colaboración conjunta a una cesión previa de *slots*, es precisamente evitar una mayor acumulación de *slots* por parte de Aerovías, ya que esto podría tener efectos contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia.

En este sentido, una mayor acumulación de *slots* mediante cesión por parte de terceros, por Aerovías y/o Delta, podría llegar a tener efectos contrarios a la competencia en la medida en que dicha acumulación implique una disminución en la participación de *slots* por parte de sus competidores.

Por lo anterior, la Secretaría Técnica considera que [redacted]

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

[redacted].

Ese fue el análisis que hizo la Secretaría Técnica con relación a este tema.

AICS: Bueno, a lo mejor no lo entendí bien, pero dices que la acumulación por [redacted] es perjudicial al proceso de libre competencia y la acumulación por [redacted] ¿no? y pues no hay ninguna razón por la que uno sí sea y el otro no sea. O sea, en principio si uno es, el otro también lo es.

Entonces en ese sentido, yo no estaría de acuerdo con esa posición.

Entiendo el problema y me cuesta trabajo encontrar la solución, no estoy de acuerdo en que no pueda crecer la aerolínea tampoco, pero sí entiendo, digamos que es parte del corazón de mi ponencia del voto del Comisionado Martínez Chombo el problema de congestión entonces, tenemos que encontrar algo a la cuadratura, o sea, círculo de la cuadratura.

JINZ: Yo entiendo un poco el aspecto, son unas derivadas parciales.

Estamos ahorita congestionados y si se hace una cesión, ya sea porque me los está regalando o yo se los estoy comprando, le estoy quitando sobre una cuestión que es *binding*, o me estoy apropiando de uno sobre una cosa que ya estaba congestionada, esa es un poco la lógica, es decir: "[redacted]".

La otra es, de los *slots* que recaen al administrador, en estos horarios saturados, pues por definición, la saturación se relajó un "poquitín".

AICS: Están sobrando.

JINZ: Están sobrando o un poquito más, entonces no es exactamente igual, obviamente si es un *slot* de..., es un poco lo que yo pienso que está detrás de lo que dijeron en esta propuesta.

EMC: Concuerdo con lo que señala el Comisionado Ignacio Navarro, en cuanto a que las asignaciones son un caso en donde esto de la saturación como que sí se relaja, porque alguien fue y puso a disposición del aeropuerto, de la administración del aeropuerto, los *slots*.

A mí lo que me preocupa, en el caso de la adquisición de *slots* a través de asignaciones, es que si bien hay un relajamiento, puede ser que [redacted] y que son principalmente que se le da prioridad a quien tenga mayor antigüedad operando en el aeropuerto, por ejemplo.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Entonces, sí está ese relajamiento, pero [redacted]

AICS: Natural al proceso.

EMC: Natural al proceso.

Me preocupa ese caso, no me preocupa cuando hay un proceso de asignación en donde [redacted] en ese caso yo creo que no hay ninguna (desde mi punto de vista), objeción de que lo pida, el problema es cuando [redacted].

Entonces tal vez, con el fin de tratar de encontrar una solución, es que en este caso, [redacted] y eso está muy en línea con lo que dice el Comisionado Contreras en cuanto a que, cuando se soliciten tiene que estar en igualdad de circunstancias, [redacted], yo creo que debería de [redacted]

AICS: Entonces ¿podemos hacer eso?

APP: Eso que dice el Comisionado es ir en contra de la ley.

O sea, hay un artículo en la ley que estipula una cosa y es ir en contra de ese artículo, yo entiendo su comentario Comisionado, en el sentido de que las condiciones es justamente quitar derechos, yo nada más aclaro, hay un artículo que señala eso y es hacer nugatorio ese artículo.

BCA: Yo opino diferente, porque simplemente es decirles a las partes que aplicando ese artículo y a la mejor otros y reglas de operación del aeropuerto, van a tener limitadas sus libertades, eso es todo y la cuestión es ver si se puede hacer un ejercicio de poder limitarlas de alguna manera para que se preserve el proceso de competencia derivado de la concentración.

APP: Yo, a falta de un texto concreto, yo prefiero irme con la posición de la Secretaría Técnica, es un poco difícil comparar circunstancias cuando no hay un texto concreto sobre algo más.

BCA: Pues sí, pero lo vimos en un tiempo también ésta cuestión, aquí se ve la buena disposición de las partes.

Yo estoy de acuerdo de votar, pero yo creo que hay muchas cosas aquí para las que no hay texto y precisamente es en el engrose donde se va hacer.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

MMG: A ver, yo de lo que estoy entendiendo aquí es que [redacted] va a salir del texto, [redacted], no hay problema ni nadie se opone ¿no?

Por cuanto hace a la subasta, nunca ha habido y entonces sería muy raro que hubiera ¿no?

Claro, pero…

AICS: Sería lo mejor.

MMG: Por eso, yo estoy entendiendo que la asignación…

APP: [redacted], creo que todos estamos de acuerdo en que, bueno no, ni siquiera porque [redacted]

MMG: Ese sería el primer tema y la otra es [redacted].

APP: Y luego hacer con las asignaciones.

MMG: Y con las asignaciones [redacted], yo creo que coincide con la opinión del Comisionado Contreras, [redacted] y entonces, yo no lo veo incompatible con eso.

EMC: ¿[redacted]? ¡Perdón!

MMG: Por una aerolínea.

Eso es lo que yo entendí que acaban de decir.

MMG: Y… ¡ah! ok.

Entonces, yo creo que en principio entonces [redacted] ¿no? en si estamos de acuerdo.

AICS: Sí.

MMG: Y de lo otro, (de lo que estoy entendiendo) es de la primera votación sería de [redacted] en términos de lo que propone el Comisionado Contreras ¿no? si estoy entendiendo bien o si se dejan fuera, porque la Secretaría Técnica nada más habla [redacted].

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

APP: La propuesta de la Secretaría Técnica es nada más de [redacted] y no es prohibirla…

MMG: De [redacted], si… [redacted]…

APP: Si no que [redacted].

MMG: Sí… sí… Nada más hay que tomar, mi único punto aquí…

APP: El siguiente tema es ¿qué hacer con [redacted]?

MMG: Espérame, no pero el tema es [redacted].

Son cosas distintas, porque [redacted], ahí sí ¿qué vamos a resolver y con qué base por un *slot*?

Entonces, me hace más sentido resolverlo…

AICS: Dentro de este asunto…

MMG: Dentro de este asunto, ¡claro! yo entiendo que no quieres que… a mí lo que me preocupa es que estamos hablando de un tema de saturación y que quieran dar la vuelta a los [redacted] pares de *slot* que quieren dar, esa es mi primera preocupación ¿no? y la segunda es qué tanto van a poder crecer, porque lo que también entendí aquí, no puedes crecer [redacted]. Eso al menos yo no lo entiendo, que dices "es que van a [redacted]" ¿cómo vas a crecer [redacted]? eso no lo entiendo pues.

APP: Están…

MMG: ¡Pero te digo! no [redacted], están usando los que no están usando, pero [redacted], yo lo que entendí…

¡Perdón! Yo más bien, después de todo esto, yo propondría empezar la votación, porque podemos… no sé si este suficientemente discutido.

BCA: Yo estoy de acuerdo con votar pues, porque efectivamente…

APP: No hay un texto…

BCA: ¡Es que en todo no hay texto Jana! aquí simplemente vamos a votar algo para que en el engrose, se haga si estamos de acuerdo y si no estamos de acuerdo, pues no se hace, pero de textos pues uno puede decir eso no hay texto de nada.

APP: No me refiero textos concretos, sino ideas concretas…

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

BCA: ¡Es lo que estamos diciendo…!

APP: Ideas concretas… por eso, ok, vamos a votar, no entiendo ni siquiera qué vamos a votar.

O sea en específico, ¿qué tipo de propuesta vamos a votar? no encuentro.

BCA: Yo lo que digo es que de [redacted] no está atendido y sigue siendo un problema que no estamos resolviendo y en ese sentido, pues tampoco me gusta el texto de la Secretaría Técnica, porque está hablando "nada más vamos a poner al crecimiento orgánico y no sé qué", pues el problema es que aquí el crecimiento orgánico no se puede dar en este aeropuerto, [redacted]

Mi propuesta concreta es [redacted]

APP: Con eso, podemos votar.

BCA: Ese es el principio que tengo, con las excepciones que ya se han comentado aquí también que son razonables.

APP: Ya con eso sí se puede votar.

MMG: ¡A ver!

APP: Que [redacted]

BCA: [redacted]

APP: El de la cesión no está así, [redacted].

BCA: El de la cesión de los [redacted] de *slots*...

O sea, el Comisionado Moguel dice que al decir que [redacted] porque lo que quiero es estar bien seguro es del principio.

Si la intención es decir eso, pues vamos a decir: "estamos de acuerdo y ya vemos como se redacta", pero tampoco quiero que quede escondido algo y luego digan no quisimos decir eso, entonces por eso digo hay que votar el principio. A lo mejor dicen no están de acuerdo conmigo, eso no es mi problema…

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

APP: El principio es que haya una condición relacionada con las asignaciones que se hacen para los largos plazos, en donde la condición diga, más o menos, el principio, que [redacted]

BCA: Con las excepciones de…

AICS: Ah, o sea, ¿con excepciones?

APP: ¿Que cuáles son las excepciones?

BCA: Puede ser [redacted], todo ese tipo de cuestiones…

APP: [redacted] es la más peligrosa…

BCA: ¡Sí!

APP: O sea, solamente quedaría "[redacted]" y si [redacted].

BCA: Sí, porque ahorita de la discusión, lo que entiendo que propuso el Comisionado Moguel, es discutir el tema de [redacted]…

APP: Las excepciones básicamente [redacted]. Por eso, ¿las excepciones son el [redacted]?

MMG: Porque el [redacted] lo vamos a dejar salir, sacar y las [redacted].

APP: Por eso, es lo que estoy diciendo, es lo que estoy diciendo y la cesión es aparte, ahorita nada más estamos hablando de [redacted], ahorita.

AICS: Hay [redacted].

JINZ: [redacted]

AICS: Esa sería la otra…

En la propuesta de Benjamín [redacted], a menos de que [redacted] o se haya…

JINZ: Nada más piden [redacted].

MMG: Esa es la regla general, esa es la regla, punto.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

AICS: Ah, pero hay excepciones.

BCA: Hay excepciones que comentó…

JINZ: Adicionándole el "cachito" ese que quedó libre porque alguien…

AICS: [redacted], etcétera.

APP: ¿Y si alguien [redacted]?

AICS: Eso ya viene con el…

APP: Pero… ¿pero para qué [redacted]? O sea, ya hasta estamos siendo contradictorios, [redacted], pero ¿no [redacted]?

O sea, ya es hasta contradictorio, ya no [redacted], si acaso.

AICS: Yo creo que sí es más fuerte éste porque es lo que… entonces a la mejor sí [redacted]…

APP: O sea, [redacted], no sé qué otra excepción haya… [redacted].

BCA: Pueden ser los que se liberen por…

JINZ: Por cualquier motivo…

BCA: Por la mano de Dios o lo que sea.

BCA: Y si dicen, ya la PFP (Policía Federal Preventiva) no vuela aquí o… se liberan *slots*.

AICS: Si pones todas las excepciones y las que se nos ocurran en su momento, porque a la mejor va a haber una excepción que no se puso aquí, que sea razonable, porque sí le permite crecer. Si no le permite crecer, yo no estoy de acuerdo.

Sí le permite crecer, porque seguramente va a haber cesión de la PFP y…

APP: Es algo como [redacted], me supongo. ¿De los efectivamente utilizados?

BCA: Son muchos más de los que piden que los que les autorizan.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

APP: Pero ahí tenemos un problema casi de aplicación de esto, porque como ya sabemos, una cosa es lo que piden y otra cosa es lo usan.

BCA: Sí pero ese tema…

APP: Al menos el [redacted] de lo que piden, no lo usan…

BCA: Pero si le estás diciendo…

APP: …pero usan otros.

BCA: Pero si le estás diciendo que no pueden pedirlos, ya ese problema ya no está, porque no lo pueden pedir… el vicio de pedir más, de alguna manera ellos lo limitan pues.

APP: Pero sí es un problema, ¿son sobre los [redacted], sobre los [redacted]?

BCA: No, son los [redacted]. Es que [redacted] piden lo que quieran, es como la rola, puedes pedir lo que quieran…

APP: ¡Ah, está muy difícil!

BCA: Son [redacted].

APP: Es que está muy difícil.

BCA: No, o sea, digo no…

APP: ¡Bueno ya sé!, nada más estoy dando mi punto, dame "chance", antes de votar.

Aeroméxico tiene asignado un número de *slots* siempre y luego además de esto hay que decir, el [redacted] los usa y el [redacted] no los usa. Pero luego además, de manera constante y todos los días le dan un pedazo de *slots* pero no sabemos si esto que le da, es más que este [redacted] o esto que le dan es menos que el [redacted].

Entonces, los asignados la temporada pasada pueden ser más que los efectivamente utilizados o menos que los efectivamente utilizados, porque sobre esto no hay información.

BCA: Si, pero lo…

APP: Entonces (déjame acabar por favor), cuando estás poniendo una restricción de este tipo, lo estás limitando de una manera que en realidad no sabemos, no sabes si le estamos quitando menos mercado o menos posibilidad de mercado del

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

que ya tenía, porque este número puede ser, vamos a decir: "si estos son 10 *slots*, este número pueden ser 8 o pueden ser 20".

BCA: Yo a lo que voy es la regla...

APP: Esto sí está muy difícil de explicar...

BCA: Yo a lo que voy es, así como encontramos la regla para encontrar los [redacted] *slots*, simplemente es usar lo mismo, se pone cuál es la prohibición y eso queda claro y haciéndola pública (como la resolución esta parte va a ser pública), las otras aerolíneas saben que puede pedir y que no puede pedir la aerolínea.

O sea, las aerolíneas lo saben perfecto y entonces, ya no necesitamos estarlo vigilando nosotros. Las mismas aerolíneas les van a decir estos cuates están violando la condición".

APP: Pero a lo mejor le estarías poniendo menos de los que tenía autorizados, porque como el aeropuerto (y este es otro problema), pero como el aeropuerto no castiga el mal uso de esto, a esto tienen derecho de pedir todas las temporadas.

BCA: ¡Sí!, no, pero aquí yo lo que estoy diciendo...

APP: Aunque cancelen con una hora de anticipación, tienen derecho a usarlo. Podías limitarlo más...

BCA: No, pues por eso, pero precisamente ante la dificultad que hay, lo que digo es: "[redacted]", entonces, aquí todo este tema de que si se acolchona o no, digo para mí fue muy complicado porque el expediente este el DE-011-2010, pues no trae tanta "fregadera", no me puedo meter, no es el momento todavía para ver ese caso que eventualmente llegaremos a ver.

Pero y no lo podemos resolver con esta concentración, pero entonces, lo que sí podemos resolver es decirles a éstos: "[redacted]" y las aerolíneas saben que es lo que tienen.

Entonces, si se ponen a pedir más, pues ya las mismas aerolíneas nos van a estar diciendo que rompieron las condiciones.

APP: De hecho yo creo que no es aplicable esto.

AICS: Por ese [redacted] al principio, si aplican la regla del aeropuerto, no tendrían derecho al año siguiente, porque no los usaron.

APP: Exacto pero no sabemos, por cómo está el aeropuerto no sabemos, porque también muchos de éstos, por ejemplo los cancelan con una hora y diez de anticipación.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Entonces dadas las reglas…

AICS: El aeropuerto se los autoriza…

APP: Los autoriza.

AICS: Los ve como usados.

APP: ¿Eh?

AICS: O sea, los ve como usados.

APP: Sí, los ve como usados.

AICS: Sí, pero ahí ya no hay un daño, o sea, se está "*babysitting*", o sea.

APP: Pero no sabemos cuánto es y no sabemos cuánto es esto.

Entonces, esto que está proponiendo Benjamín, podría limitarlos más.

BCA: ¡No! yo creo que al contrario, ya va a llevar el colchón ese que dices.

O sea, ellos van a tener un colchón ahí con esta cuestión, es nada más le dices: "[redacted]", que esa es la práctica de cada temporada todo mundo pide así en todos los horarios que hay interesantes para los planes comerciales de ellos y lo único que estamos diciendo es: "[redacted]".

A lo mejor ellos ante el aeropuerto, pues sí acreditan que ciertos *slots*, pero en realidad están acolchonados.

APP: Mi pregunta es ¿qué tienes?

BCA: Son los que [redacted].

APP: [redacted].

BCA: Es que todo este tema de que efectivamente utilizados y eso, pues yo no los tengo aquí en este expediente. Por eso, mi propuesta es simplemente decir, [redacted] y creo que es fácil de vigilar y [redacted].

APP: ¿[redacted]?

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

BCA: [redacted].

APP: A mí me parece de lo más peligroso, pero bueno.

¿Quién estaría a favor de incluir [redacted]?

JINZ: Obviamente no es nada claro lo que se está tratando.

APP. Por eso yo pedía un texto.

JINZ: ¿Por qué no utilizamos la asesoría de los que conocen más del tema de la terminología de esto para que en cinco minutos nos aclaren que sí se puede decir que no?

AICS: Que suban…

APP: Sobre este punto 1.12, como estaba yo comentando, la Secretaría Técnica tiene una propuesta, en la que señala que [redacted]

¿Quién estaría a favor de esta propuesta?

Sí, sí…

MMG: ¡Perdón!, nada más con una precisión, [redacted].

APP: Yo estaría a favor de eso. Eso también queda por unanimidad de votos.

El comisionado Castañeda había señalado que [redacted].

Sin embargo, el Comisionado Contreras hace una propuesta un poco distinta en donde propone que [redacted]

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

¿Quién estaría a favor de una propuesta de ese tipo?

APP: ¡Ah! ¡Perdón, bueno, entonces esa es la propuesta del Comisionado Contreras y estaba la propuesta del Comisionado Castañeda.

AICS: Yo retiro…

APP: Dilo.

AICS: Yo retiro la mía no hay problema, votamos la del Comisionado Contreras.

BCA: Sí, efectivamente, sería a lo mejor así para aclarar porque vimos varias cosas ¿no?

[redacted]

APP: Gracias, yo estoy a favor, pregunto ¿estaría a favor?

También, Secretario Técnico.

Vamos entonces, si nadie tuviera más asuntos sobre este punto uno, nos toca pasar a la sección número dos que es la renuncia de la designación, en este caso, si nadie tiene comentarios podemos darlo por terminado.

¿Alguien tiene comentarios?

AICS: ¡Ah bueno!

BCA: Yo sí tenía comentarios, pero son de engrose para aclarar algunas frases ahí que mencionan las partes y eso, porque como hablan también de usos temporales, entonces esa parte me hizo mucho ruido, porque entonces ya no me quedo claro a qué designaciones son a las que van a renunciar y eso, porque precisamente esta definición de temporal pues a mí no me queda clara.

MMG: Yo aquí tengo un punto con relación a éstas.

Las designaciones topadas en [redacted]

Pero del lado norte americano solo está [redacted] ¿sí?

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Entonces, si en ese lado norteamericano lo pide Delta, tu liberas la parte mexicana que tiene Aeroméxico.

Si ésta renuncia a la designación, puede comprender esto o no y esa parte y no se había visto y es una parte que yo creo que sería importante liberar, porque no pierden esa designación si la hace Delta, pero sí abres el espacio [redacted] o para otra línea aérea, porque ahí lo tiene topado Aeroméxico.

BCA: Tengo una duda con este planteamiento, porque hay unas cuestiones que estamos viéndolas como condición previa al cierre ¿no? y no está autorizado hasta que se cumpla ¿no?

Entonces, parte es que renuncien a estas designaciones que no utilizaron en dos mil quince o no sé... alguna fraseología aquí que podamos aclarar esta cuestión del uso temporal no sé a qué se refiera eso y por lo que entiendo, lo que estás diciendo tú puede haber cosas que queden como obligación posterior al cierre y ya operando esta concentración que por algún motivo Delta llegara a ocupar una designación de su propio gobierno, entonces quedaría obligado Aeroméxico a soltar la de ella eso es lo que estoy entendiendo.

MMG: ¡Sí! A ver, yo lo que estoy viendo en las designaciones es que solo van a tener una.

APP: Eso lo necesitan.

MMG: Sí, exacto, exacto.

Ahora en términos de la apertura (por eso), en términos de la apertura y de la red, en estas rutas lo tienes topado, porque ya está Aeroméxico y alguien más. Pero del lado norteamericano, que eso lo puede ocupar Delta y dejas el espacio para el mexicano.

Entonces, esta parte no la habíamos considerado y a mí sí me parece o me parecería importante proponer, que puedan utilizar esa ruta pero que la pidan allá...

BCA: Entonces va más allá...

MMG: ... pero no pierden ellos, o sea, ellos siguen manteniendo esa designación, pero tú le abres el espacio... o sea, no estás topándolo porque el otro que te lo puede pedir es Delta y te lo puede pedir del lado americano ¿no?

BCA: Va más allá y entonces tu propuesta va en el sentido de decirle: "donde Delta no esté y pueda estar, que lo pida Delta de lado de Estados Unidos para que Aeroméxico, cuando Delta lo obtenga libere la de acá".

MMG: Sólo en estas rutas que ya la tiene, en los demás, pues no sabemos.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

A ver, vuelvo.

La designación ya la tiene Aeroméxico ¿si? Y ya está topada las dos mexicanas, del lado norteamericano hay espacio, no está topado y el que la puede pedir es Delta. Con motivo de esto, tú liberas todas las que tiene el tope que se tienen de México, no es las que pueda pedir o las que pueda solicitar, son las que ya están, pero nada más que la vas a invertir.

BCA: Pero entonces de lo que estás hablando es de prohibirle a Delta pedirlas donde ya este Aeroméxico del lado de Estados Unidos.

AICS: ¡No!

MMG: Me explico, espérame, me explico.

México-San Francisco, las aerolíneas mexicanas que están designadas es Aeroméxico y [redacted] y en el lado norteamericano solo está [redacted].

Yo lo que estoy diciendo es: "no pierdas esa designación solo inviértela, que Delta pida del lado norteamericano este vuelo y tú liberas la designación mexicana"

BCA: Como obligación.

MMG: Como obligación.

JINZ: Yo estaría en contra. Yo diría: si la pide Delta…

AICS: Libera la mexicana.

JINZ: …libera la mexicana, porque no podemos incidir en esa parte gringa, pero hacerlo obligatorio si está medio en "chino".

AICS: Y la razón por la que no hay otro, es que el *hub* lo tiene allá [redacted]

Entonces, yo sé que es un tema nada más de quién ocupa la designación, pero parecería como que estás obligando a Delta a dar un servicio que no le es a ella rentable.

BCA: Sí, porque no tiene *hub* ahí, pues.

AICS: No tiene *hub*.

MMG: Lo tiene Aeroméxico y uno de los mexicanos dijo "yo no puedo volar esta ruta por que ya está topada" en el expediente consta que alguien quiere entrar a esta ruta pero está topada.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Si lo que entiendo de la transacción es precisamente, que lo que ellos le llaman el "*metalic*" que es indistinto a cuál es el metal, si le estás autorizando esto realmente, lo único que estas modificando es la designación pero no el metal.

AICS: Sí, sí, o sea no es un tema de que tenga que… sí y lo hace Aeroméxico.

MMG: Y lo va a seguir haciendo Aeroméxico.

APP: Entonces, ¿qué es?

AICS: Que sería que las designaciones que estén libres del lado americano, que permitan abrir designaciones en México que están topadas, que se usen para que haya más entrada en las designaciones mexicanas, es básicamente lo que está diciendo.

APP: Pero no que… perdón.

Son dos aerolíneas y dos aerolíneas y suponiendo que éstas no se usan ¿quisieras que se ocuparan para aerolíneas nacionales para que fueran cuatro nacionales y cero extranjeras?

MMG: Son dos y dos, una la tiene Aeroméxico, la de Estados Unidos solo la tiene uno.

Si la tiene Delta, puedes liberar aquí.

APP: ¡Ah! Claro.

MMG: No modifica en nada, no tiene que ver nada puede entrar del *hub* ni nada, porque Aeroméxico lo está volando y con la transacción lo saca.

AICS: Sí, así es…

APP: O sea, lo que estás diciendo tú es decirle a Delta que la pida allá para que se libere acá.

MMG: Sí.

Tan es así que están… las designaciones.

JINZ: Que lo único que necesitas es una cartita de quien tiene la designación, para decir: "este cuate y yo somos lo mismo.

JINZ: Eso yo le entendía….

AICS: Sí, yo también, yo también lo puse en mi ponencia así porque así lo interpreté.

APP: ¿Algún otro tema?

APP: ¡Micrófono!

JINZ: La propuesta de Martín era que si se daba este caso, hacer obligatorio que se solicitara por parte de Delta para liberar la parte mexicana.

Mi propuesta es decir solamente que si Delta la solicita, entonces tiene que liberar Aeroméxico.

APP: ¿Alguien tiene algún otro comentario sobre asignaciones?

Yo tengo dos cosas muy sencillas, pero son absolutamente de engrose, por ejemplo, que [redacted] ¡no! [redacted] por ejemplo.

En la 2.4 dice *"Se presentará a la Cofece* [redacted]", ¡no! pues es [redacted] "compadre".

Es con condición para que cierres ¿no?, es la 2.4 y otra así de esas.

Si nadie tuviera ningún otro punto sobre este anexo, lo que tendríamos que hacer es regresar a votar el proyecto de resolución.

Por una parte, ya estamos todos de acuerdo en que no se autorice la operación en los términos notificados. Por el otro lado, el ponente dice que se sujete la autorización de la operación, al cumplimiento de las condiciones presentadas por las partes, atendiendo a algunas modificaciones.

Esas modificaciones, diría yo, que no son necesariamente las que propone el ponente, si no las que se estuvieron discutiendo aquí que creo que ya quedaron claras y se fue votando una por una.

AICS: ¡Claro!

APP: Entonces, suponiendo que el documento de condiciones queda como lo acabamos de comentar hace cinco horas y hace ahorita, ¿Quién estaría de acuerdo en sujetar la autorización de la operación al cumplimiento de las condiciones presentadas que son las que se van a presentar las mismas que se discutieron aquí?

APP: Secretario, por unanimidad de votos queda no autorizada la operación en los términos notificados y sujeta al cumplimiento de las condiciones que se discutieron en esta mesa.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

BCA: Perdón, sería usando la fórmula que habías comentado Martín, de que se acredite previamente… o sea, de que hay unas condiciones que son previas al cierre y va a quedar claro en el engrose, todas éstas las fuimos discutiendo, algunas que era antes, otras después ¿no?

SLR: Comisionados, nada más para recapitular.

Con relación a las condiciones, después de esta discusión encuentro unanimidad en los términos discutidos, salvo por lo que hace al punto 1.11 donde hay mayoría de 5 votos contra 1 por lo que hace a que no exista una salida, que era [redacted]

APP: Me retracto en mi votación y que salga todo por unanimidad de votos.

SLR: En ese sentido, entonces existe unanimidad en las condiciones en los términos que han discutido en este Pleno.

Ok, gracias.

APP: Muchas Gracias al Secretario Técnico, paso entonces al siguiente punto del orden del día (si encuentro mi orden del día).

AICS: Un aplauso.

APP: Tercer punto del orden del día. Presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Dell INC, Denali INC, Universal Acquisition CO. y EMC Corporation. Asunto CNT-003-2016.

Le cedo la palabra al Comisionado ponente, Benjamín Contreras Astiazarán.

BCA: Bueno, no encontraba mi ponencia, pero ya.

Como ya se comentó, es el expediente CNT-003-2016. La transacción es la [redacted] por parte de Denali Holding, INC., (denominado como "DENALI [redacted] Universal Acquisición Co. Company, (denominado como "UA" y "EMC") [redacted]

A través de la [redacted], DENALI adquirirá el [redacted] de la participación de [redacted]

El fundamento es el artículo 83 fracción II de la Ley Federal de Competencia Económica.

Actividades de los adquirentes.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Denali es tenedora de acciones, [redacted]

Informaron que [redacted]

Dell, sociedad estadounidense dedicada a tecnologías de la información. Desarrolla vende y repara y da soporte a computadoras y proporciona productos y servicios relacionados incluyendo desarrollo y comercialización de software.

Las partes informan que se organizan cuatro unidades de negocios, soluciones de clientes, grupo de soluciones empresariales, grupo del software y servicios Dell.

En el anexo uno de la ponencia se detallan estas unidades de negocio y cuenta con diversas subsidiarias que están en el anexo dos de la ponencia.

Actividades de las sociedades que se fusionan.

UA [redacted]

Las partes informaron que [redacted]

EMC es sociedad pública estadounidense que ofrece almacenamiento de datos, seguridad de la información, virtualización, análisis, servicios de nube y otros productos y servicios que permiten a los negocios almacenar, administrar, proteger y analizar datos.

Las partes informaron que su negocio principal es la infraestructura de la información, la cual está organizada en tres distintos segmentos que se detallan en el anexo tres de la ponencia, almacenamiento de la información, división de contenido empresarial y seguridad de información RSA.

Aclararon, que en México ofrece todos los productos y servicios de estos segmentos a través de las subsidiarias que se describen más adelante en la ponencia.

Es propietaria del [redacted] de VMware y además cuenta con una participación del [redacted] en BCE Company, LLC.

Las subsidiarias mexicanas de EMC son:

EMC Computer Systems México S.A. de C.V., sociedad que suministra todos los productos y servicios ofrecidos por EMC a sus clientes.

EMC México Servicios S.A de C.V sociedad que presta servicios incluyendo de personal a EMC Computer Systems México [S.A. de C.V].

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Otras sociedades involucradas es VMware, sociedad pública proveedora de software de virtualización sus principales marcas son VMware, VMware VSphere, VMware EVO Series, VMware Virtual San, VMware NSX y VMware VRealize Suite.

VCE Company LLC., es una asociación en participación con Cisco, que vende dispositivos en infraestructura en convergencia, que incorpora servidores de Cisco y hardware para redes, sistemas de almacenamiento EMC y software VMware; así como una participación mayoritaria en Pivotal Software INC. (denominado como "Pivotal"), que es un promovedor de software de aplicación e infraestructura de datos, servicios de desarrollo de software y servicios de consulta sobre ciencias de datos.

Mercado relevante, básicamente (aquí para no seguirme con las 15 páginas), en la página 4 hay un cuadro en donde vienen las partes donde se encontró la Secretaría Técnica el traslape, que es en software de respaldo y lo denominado IAM (que es Administración de Identidad de Acceso) y luego hay otras partes que se denominan ESS (que es Enterprice Storage Systems) que son sistemas externos de almacenamientos para empresa.

Básicamente, se encuentra de acuerdo a los índices de concentración y a las variaciones no hay problemas, salvo unos casos de ESS de rango medio a nivel TLCAN [Tratado de Libre Comercio de América del Norte].

Sin embargo, la Secretaría Técnica, en su análisis encontró que primero los índices se rebasan en una... en el caso que no se dan los supuestos para ver que..., o sea, pues como para poder tener alguna certeza de que no existen problemas de competencia y son muy pequeños los márgenes, por los que se llegan a rebasar en este caso ESS rango medio a nivel TLCAN.

Sin embargo, hay varios motivos por los que se encuentra que no hay problemas, principalmente por la presencia de competidores importantes, por el hecho de que estas tecnologías también son tecnologías de transición o que sufren... yo creo que son de los sectores donde el cambio tecnológico es más importante ¿no?, en un par de años, pasan 2 años y los equipos son totalmente diferentes a los equipos que se van desarrollando.

Por la parte de integración vertical, tampoco hay problemas, como comentario final tendría que coincido con el análisis éste que se realizó en el sentido que la operación tiene pocas posibilidades de afectar el proceso de competencia y la libre concurrencia, si bien en el caso de ESS rango medio nivel TLCAN, se superan umbrales, de acuerdo con la información del proyecto, durante el periodo de dos mil diez a dos mil catorce, existió entrada de nuevos competidores. La participación de Dell [redacted] (digo en mi ponencia viene el dato en ese periodo), ahorita no lo digo porque está reservado (sic) el dato y se ha observado una transición hacia el almacenamiento de datos en nubes públicas.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

El proyecto de resolución está incorporado dentro de mi ponencia y está a consideración de ustedes en caso de que tengan observaciones.

Muchas gracias.

APP: Muchas gracias.

¿Alguien tiene algún comentario sobre esta ponencia?

No habiendo comentarios pregunto, ¿quién estaría a favor de autorizar la concentración en los términos que se nos fue presentada?

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

Pasamos entonces al cuarto punto del orden del día. Es la presentación, discusión y, en su caso, resolución sobre la concentración entre Legg Masson INC., Clarion Partners Holdings, LLC y otros. Asunto CNT-013-2016.

Le cedo la palabra al Comisionado ponente Eduardo Martínez Chombo.

EMC: En la operación, Legg Masson INC. (en adelante "Legg"), adquirirá de [redacted] Como consecuencia, Legg adquirirá indirectamente los activos de Clarion ubicados en México (en adelante los nombraré "activos de mexicanos").

La operación actualiza la fracción II del artículo 86 de la Ley Federal de Competencia Económica y la operación no contempla cláusula de competir.

Por parte de la adquirente, Legg es una sociedad pública estadounidense dedicada a prestar servicios de gestión y administración de fondos de inversión especializados. [redacted]

Por parte del vendedor, son dos: Vendedor Blocker I y vendedor Blocker II, son sociedades estadounidenses [redacted]

El objeto de la operación. Clarion, es una sociedad estadounidense dedicada a prestar servicios de asesoría, gestión y administración de inversiones específicamente en el sector inmobiliario. También cuenta con activos mexicanos, entre los cuales se encuentran bienes inmuebles de parques industriales, hoteles centros comerciales, residencias y terrenos.

En el anexo uno de mi ponencia se describen las características de estos activos.

Los datos suprimidos en este apartado contienen información **confidencial**, lo anterior con fundamento en los artículos 3, fracción IX y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica, 116 de la Ley General de Acceso a la Información Pública, 14, fracción I, 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.

Legg, de acuerdo con la información que se proporciona en el expediente y que fue proporcionada por las partes y así como en el análisis de la Secretaría Técnica, Legg, sus socios y accionistas, subsidiarias y afiliadas no participan directa o indirectamente en el capital social o en la administración de sociedades o fondos que promueven la inversión para el desarrollo y proyectos inmobiliarios en México o en sociedades o fondos de inversión que sean propietarios o administradores de bienes o servicios iguales, similares o sustancialmente relacionados, a los que Clarion ofrece en México.

Tomando en cuenta esto (que surge de la información obtenida del expediente y el análisis de la Secretaría Técnica)... por ello la operación implicaría la entrada de Legg a las actividades relacionadas con el desarrollo de proyectos inmobiliarios y con los bienes y servicios iguales, similares o relacionados igual a los que ofrece Clarion en territorio nacional.

Por lo anterior considero que la operación notificada, en caso de realizarse, tendría pocas posibilidades de tener efectos contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia, por lo que mi recomendación al Pleno es autorizar la operación.

Muchas Gracias.

APP: Muchas gracias.

¿Alguien tienen algún comentario sobre esta ponencia?

No habiendo comentarios sobre esta ponencia pregunto, ¿quién estaría a favor de autorizar?

Secretario Técnico, queda autorizado por unanimidad de votos.

El siguiente punto es el quinto y son asuntos generales. Son tres asuntos generales, son tres solicitudes de calificación de excusa que presentó el Secretario Técnico, una para conocer el expediente CNT-147-2001, otro para conocer del expediente CNT-045-2005 y otro para conocer el expediente DE-024-2010 y acumulado.

Secretario Técnico, el Director Jurídico está allá afuera, ¿por qué no nos explica brevemente a los Comisionados el por qué las excusas que presentó? y después de eso le pediríamos que saliera del salón para poder votar por favor.

SLR: Claro que sí, Comisionada.

Muchas gracias.

Como recordará este Pleno, la sesión pasada sometí a su consideración cuestiones similares como las siguientes.

Estas excusas que planteo se derivan de las facultades (que ustedes saben), ejercí hasta el treinta y uno de diciembre de dos mil quince, como Director General de Asuntos Contenciosos, en los que intervine activamente en la defensa de diversos actos emitidos en los expedientes CNT-147-2001, CNT-054-2005 y el expediente DE-024-2010, en ellos como Director General de Asuntos Contenciosos, defendí ciertas posturas que considero que pudieran actualizar las excusas que les planteo.

Muchas gracias

APP: Bueno, pues vámonos asunto por asunto.

Sobre el expediente CNT-147-2001, ¿alguien tiene algún comentario?

¿Nadie tiene ningún comentario?

Bueno, entonces, ¿quién estaría a favor de calificar como procedente la solicitud de excusa del Secretario Técnico para conocer el asunto radicado en este expediente CNT-147-2001 y que continúe con su trámite la Secretaría Técnica?

¿Perdón?

APP: La Dirección General de Asuntos Jurídicos, o sea, bueno, la Secretaría Técnica en su conjunto y siendo responsable el Director General de Asuntos Jurídicos.

Por unanimidad de votos

Pasamos entonces al siguiente punto.

¿Quién estaría a favor o alguien tiene algún comentario sobre la excusa presentada para el expediente CNT-054-2005?

No hay comentarios, igualmente pregunto, ¿quién estaría a favor de calificar como procedente la excusa, la solicitud de excusa presentada por el Secretario Técnico para conocer respecto de este asunto que es el CNT-054-2005 y que continúe con su trámite la Secretaría Técnica a cargo del Director General de Asuntos Jurídicos?

Por unanimidad de votos.

En el último punto del orden del día es igualmente calificar la solicitud de excusa del Secretario Técnico en el asunto DE-024-2010 y acumulado.

¿Alguien tiene algún comentario sobre esta solicitud de excusa que se nos presentó?

Nadie tiene comentarios.

Entonces, pregunto, ¿quién estaría a favor de calificar como procedente esta solicitud de excusa del Secretario Técnico para conocer respecto de este asunto y que continúe su trámite en la Secretaría Técnica a cargo del Director General de Asuntos Jurídicos?

Por unanimidad de votos.

Bueno, pues no habiendo más asuntos en el orden del día, damos por terminada la sesión de hoy. ¡Agrego una cosa!, podrías Fidel, por favor, decir tu nombre al micrófono para que quede constancia de tu presencia.

FSA: Sí, es Fidel Sierra Aranda.

Gracias.

APP: Gracias, Fidel.

Damos por terminada la sesión de hoy.

Muy buenas tardes.