



VERSIÓN PÚBLICA

Unidad Administrativa que clasifica:

Secretaría Técnica

Número de acta y fecha en la que se aprobó por el Comité:

COT-042-2019

Trece de noviembre de dos mil diecinueve

Descripción del documento:

Versión pública de la resolución emitida por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica el tres de octubre de dos mil diecinueve dentro del expediente IEBC-002-2016.

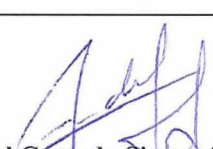
Tipo de información clasificada y fundamento legal:

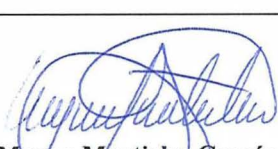
La información testada con “**” y “B” es **confidencial** de conformidad con lo siguiente:

	Fundamento	Tipo de información
**	Artículos 113, fracción III, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública (en adelante, “LFTAIP”), 116, último párrafo, de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (en adelante, “LGTAIP”), así como Cuadragésimo de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la Elaboración de Versiones Públicas (en adelante, “LINEAMIENTOS”), en relación con los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica (en adelante, “LFCE”).	Se refiere al patrimonio, hechos y/o actos de carácter económico, contable, jurídico o administrativo relativos a una persona, cuya difusión puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular, la cual fue identificada por la Autoridad Investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica.
B	Artículos 113, fracción III, de la LFTAIP, 116, último párrafo, de la LGTAIP, así como Cuadragésimo de los LINEAMIENTOS, en relación con los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de LFCE.	Información que refiere al patrimonio, hechos y/o actos de carácter económico, contable, jurídico o administrativo relativos a una persona, cuya difusión puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular.

Páginas que contienen información clasificada:

1, 37 a 41, 47, 48, 51, 52 y 54.


Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico


Myrna Mustieles García
Directora General de Asuntos Jurídicos

En la Ciudad de México, a tres de octubre de dos mil diecinueve.- Vistas las constancias que integran el expediente al rubro citado, el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica, en sesión celebrada en esta misma fecha, con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto, vigésimo, fracciones I y VI y vigésimo primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1º, 2º, 12, fracciones I, X y XXX, 18, antepenúltimo párrafo, 94, cuarto párrafo, y 121 de la Ley Federal de Competencia Económica¹ (en adelante, "LFCE"); 1º y 2º de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica;² y 1º, 4º, fracción I, 5º, fracciones I, VI, y XXXIX, 6º, 7º, 8º del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica; resolvió de acuerdo con los antecedentes, consideraciones de Derecho y resolutive que a continuación se expresan:

GLOSARIO:

Para facilitar la lectura del presente documento, se utilizarán los siguientes términos:

AI	Autoridad Investigadora de la Comisión.
API	Administración Portuaria Integral de Progreso S.A. de C.V.
BRÓKER 2	**
CFR	Abreviatura de la frase en inglés " <i>Cost and Freight</i> " (Costo y Flete, por su traducción en español) que refiere a las operaciones de compraventa donde el vendedor (proveedor de grano) entrega la mercancía a bordo del buque en el puerto de origen, por lo que contrata y paga los costos y el flete necesarios para llevar la mercancía hasta el puerto de destino acordado con el comprador (dueño del grano).
CIF	Abreviatura de la frase en inglés " <i>Cost, Insurance and Freight</i> " (Costo, Seguro y Flete, por su traducción en español) significa que el vendedor entrega la mercancía a bordo del buque en el puerto de origen, asimismo, contrata y paga los costos, seguro y el flete necesarios para llevar la mercancía hasta el puerto de destino acordado con el comprador.
DGAJ	Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Comisión, o su titular, según sea el caso.
DOF	Diario Oficial de la Federación.
DP	Dictamen Preliminar del Expediente IEBC-002-2016.
FLETERA ATLANTE	Fletera Atlante, S.A. de C.V.
FOB	Abreviatura de la palabra en inglés <i>Free on board</i> (Franco a Bordo, por su traducción en español) que refiere a las condiciones del comercio internacional (" <i>incoterm</i> ") que se utiliza en las operaciones de compraventa donde el vendedor (proveedor de grano) entrega la mercancía a bordo del buque designado por el comprador (dueño del grano), en el puerto de embarque designado.
GIE LOGRA	Grupo de Interés Económico presumiblemente conformado por las empresas **
	** LOGRA, GRUNAPE, MULTISUR y TL DEL SUR.
GRUNAPE	Grupo Naviero Peninsular, S.A. de C.V.

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación el veintitrés de mayo de dos mil catorce.

² Publicada en el Diario Oficial de la Federación el diez de noviembre de dos mil catorce, reformada mediante Decreto publicado en el mismo medio oficial de difusión el cinco de febrero de dos mil dieciséis.

GRUPO LOGRA	LOGRA, GRUNAPE y MULTISUR.
LFCE	Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el Diario Oficial de la Federación el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
LOGRA	Grupo Logra, S. de R.L. de C.V.
LP	Ley de Puertos publicada en el DOF el diecinueve de julio de mil novecientos noventa y tres.
MULTISUR	Multisur, S.A. de C.V.
PUERTO PROGRESO	Puerto de Progreso en el Estado de Yucatán.
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
ST	Secretaría Técnica o su titular el Secretario Técnico de la Comisión.
TL DEL SUR	TL del Sur, S.A. de C.V.

I. ANTECEDENTES

PRIMERO.- El treinta de noviembre de dos mil dieciséis, el titular de la AI emitió el acuerdo por el cual se dio inicio la investigación identificada con el número de expediente IEBC-002-2016, en el mercado de servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en PUERTO PROGRESO, a fin de determinar la probable existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia que pudieran generar efectos anticompetitivos.³

El extracto del acuerdo de inicio fue publicado en el DOF el ocho de diciembre de dos mil dieciséis, por lo que los periodos de investigación se configuraron de la siguiente manera:⁴

Periodo	Inicio	Vencimiento	Acuerdo de ampliación	Publicación ⁵
Inicial	08.12.2016	21.06.2017	19.06.2017 ⁶	19.06.2017
Primer periodo	22.06.2017	10.01.2018	05.01.2018 ⁷	08.01.2018
Segundo periodo	11.01.2018	10.07.2018	N/A	N/A

SEGUNDO.- El nueve de julio de dos mil dieciocho, el titular de la AI emitió el acuerdo de conclusión de la investigación, publicado en el sitio de Internet de la Comisión en la misma fecha.⁸

TERCERO.- El catorce de septiembre de dos mil dieciocho, el titular de la AI emitió el DP mediante el cual decretó que existían elementos de convicción suficientes para determinar preliminarmente la existencia de barreras a la competencia en el mercado de servicios portuarios, servicios de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en PUERTO PROGRESO, derivado de la

³ Folios 1 a 31.

⁴ Las fechas se indican de forma abreviada, en el siguiente orden: día, mes y año.

⁵ Realizada en el sitio de Internet de la Comisión.

⁶ Folios 21874 a 21875.

⁷ Folios 24007 a 24008.

⁸ Folios 25212 a 25213.

posible existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia que pueden generar efectos anticompetitivos, por lo cual se propusieron medidas correctivas para eliminar dichas restricciones.

CUARTO.- El DP fue notificado personalmente a LOGRA, MULTISUR y GRUNAPE el veintisiete de septiembre de dos mil dieciocho,⁹ y mediante oficio a la SCT y a la API el veintiocho de septiembre de dos mil dieciocho.¹⁰ El extracto del DP fue publicado en el DOF el veintisiete de septiembre de dos mil dieciocho¹¹ y en la misma fecha se publicó la versión pública en el sitio de Internet de la Comisión.¹²

QUINTO.- Mediante acuerdo de dos de octubre de dos mil dieciocho, el ST ordenó turnar el expediente a la DGAJ con la finalidad de que continuara con la tramitación de la segunda etapa del procedimiento en términos de las fracciones IV a VII del artículo 94 de la LFCE.¹³

SEXTO.- En atención a la notificación y publicación del DP, diversos agentes formularon manifestaciones en torno al mismo:

Agente	Presentación ¹⁴	Prevención ¹⁵	Desahogo ¹⁶	Acuerdo de interés ¹⁷
Inter Industrias del Sureste, S.A. de C.V.	04.12.2018 ¹⁸	18.12.2018 ¹⁹	28.01.2019 ²⁰	11.02.2019 ²¹
Proteínas y Oleicos, S.A. de C.V.	05.12.2018 ²²	18.12.2018 ²³	25.01.2019 ²⁴	30.01.2019 ²⁵

⁹ Folios 25866 a 25908.

¹⁰ Folios 25909 a 25914.

¹¹ Véase el extracto del DP en la siguiente página del DOF:

"http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5539331&fecha=27/09/2018".

¹² Véase la versión pública en la siguiente página de Internet:

"https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2018/09/DictamenVGP_IEBC_002_2016.pdf".

¹³ Folios 25919 a 25920.

¹⁴ Corresponde a la fecha de presentación del escrito de manifestaciones al DP ante la Oficialía de esta Comisión.

¹⁵ Corresponde a la fecha de emisión del acuerdo mediante el cual la DGAJ previno al agente a efecto de que presentara los argumentos y elementos de convicción necesarios para acreditar su interés jurídico.

¹⁶ Corresponde a la fecha de presentación del escrito por medio del cual el agente pretendió desahogar la prevención realizada.

¹⁷ Corresponde a la fecha de emisión del acuerdo en que la DGAJ tuvo por reconocido el interés jurídico de dichos agentes y por presentado su escrito de manifestaciones al DP.

¹⁸ Folios 25999 a 26047.

¹⁹ Folios 27412 a 27415.

²⁰ Folios 27458 a 27487.

²¹ Folios 27512 a 27520.

²² Folios 26048 a 26050.

²³ Folios 27408 a 27411.

²⁴ Folios 27434 a 27457.

²⁵ Folios 27493 a 27499.

FLETERA ATLANTE	05.12.2018 ²⁶	18.12.2018 ²⁷	07.02.2019 ²⁸	19.02.2019 ²⁹
API	05.12.2018 ³⁰	N/A	N/A	21.02.2019 ³¹
GRUPO LOGRA	05.12.2018 ³²	N/A	N/A	04.04.2019 ³³

SÉPTIMO.- El veintiuno de febrero de dos mil diecinueve, la DGAJ emitió un acuerdo mediante el cual se realizaron diversas prevenciones a GRUPO LOGRA respecto de los elementos de convicción ofrecidos en su escrito de manifestaciones y se les previno para que ratificaran su desistimiento respecto de ciertas pruebas.³⁴

El veintiuno de marzo de dos mil diecinueve, el representante legal de GRUPO LOGRA compareció en las oficinas de esta Comisión a efecto de ratificar el desistimiento de ciertas pruebas,³⁵ en consecuencia, la DGAJ mediante acuerdo de veinticinco de marzo de dos mil diecinueve tuvo por ratificado el desistimiento de tales pruebas.³⁶

El veinticinco de marzo de dos mil diecinueve, GRUPO LOGRA presentó en la Oficialía un escrito mediante el cual ocurrieron a desahogar las prevenciones realizadas en el acuerdo de veintiuno de febrero de dos mil diecinueve.³⁷

OCTAVO.- El cuatro de abril de dos mil diecinueve, la DGAJ emitió un acuerdo³⁸ por medio del cual se proveyó con respecto de la admisión y desechamiento de las pruebas ofrecidas por los agentes económicos con interés jurídico en el asunto.³⁹

NOVENO.- El veintitrés de abril de dos mil diecinueve comparecieron ante esta Comisión para aceptar su cargo y manifestar la ratificación de sus nombramientos, los peritos de las pruebas periciales ofrecidas por GRUPO LOGRA.⁴⁰ Por consiguiente, mediante acuerdo de veinticuatro de abril de dos mil diecinueve, la DGAJ tuvo por ratificados a los peritos ofrecidos, así como por aceptados sus cargos y por protestado el desempeño de los mismos.⁴¹

²⁶ Folios 26051 a 26105.

²⁷ Folios 27416 a 27423.

²⁸ Folios 27500 a 27511.

²⁹ Folios 27524 a 27531.

³⁰ Folios 26106 a 26119.

³¹ Folios 27532 a 27546.

³² Folios 26120 a 27392. En la misma fecha mediante correo electrónico presentaron un escrito en alcance a tales manifestaciones, mismo que fue presentado en la Oficialía el seis de diciembre de dos mil dieciocho, visible a folios 27393 a 27398.

³³ Folios 28376 a 28394. Acuerdo que fue notificado personalmente a GRUPO LOGRA el once de abril de dos mil diecinueve (folios 28405 a 28410).

³⁴ Folios 27532 a 27546.

³⁵ Folios 27562 y 27563.

³⁶ Folios 28365 a 28366.

³⁷ Folios 27565 a 28364.

³⁸ Folios 28376 a 28394.

³⁹ Las notificaciones del acuerdo anteriormente mencionado se realizaron a GRUPO LOGRA a través de notificación personal el once de abril de dos mil diecinueve. Folios 28405 a 28410.

⁴⁰ Las actas de ratificación obran a folios 28412 a 28418.

⁴¹ Folios 28419 a 28420.

El nueve de mayo de dos mil diecinueve, GRUPO LOGRA presentó en la Oficialía un escrito mediante el cual solicitaron prórroga para que sus peritos rindieran sus respectivos dictámenes.⁴² El trece de mayo de dos mil diecinueve la DGAJ concedió un plazo adicional de quince días hábiles.⁴³

Los dictámenes periciales en materia de Transporte Marítimo y en Comercio Agrícola ofrecidos por GRUPO LOGRA fueron presentados en la Oficialía y se tuvieron por desahogados por la DGAJ, previas las aclaraciones realizadas, en las fechas que se refieren a continuación:

Pericial	Presentación	Aclaraciones ⁴⁴	Desahogo de aclaraciones	Acuerdo de desahogo
Transporte Marítimo	05.06.2019 ⁴⁵	12.06.2019 ⁴⁶	09.07.2019 ⁴⁷	22.07.2019 ⁴⁸
Comercio Agrícola	05.06.2019 ⁴⁹	12.06.2019 ⁵⁰	09.07.2019 ⁵¹	22.07.2019 ⁵²

DÉCIMO.- El diecinueve de agosto de dos mil diecinueve, la DGAJ emitió un acuerdo por medio del cual señaló que, debido a que no era necesario ordenar el desahogo de pruebas para mejor proveer, concedía a los agentes económicos con interés jurídico, así como a API y a la SCT, un plazo de quince días hábiles para que formularan por escrito los alegatos que en derecho correspondieran.

El nueve de septiembre de dos mil diecinueve GRUPO LOGRA⁵³ y FLETERA ATLANTE⁵⁴ presentaron sus alegatos por escrito.

El once de septiembre de dos mil diecinueve, la DGAJ emitió un acuerdo por medio del cual tuvo por presentados los alegatos de GRUPO LOGRA y FLETERA ATLANTE. Asimismo, la DGAJ tuvo por precluido el derecho de Proteínas y Oleicos, S.A. de C.V., Inter Industrias del Sureste, S.A. de C.V., la API y la SCT para presentar sus alegatos y tuvo por integrado el expediente al diez de septiembre de dos mil diecinueve.

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA.- El Pleno es competente para resolver los procedimientos especiales relativos a las investigaciones para determinar la existencia de barreras a la competencia, tramitados

⁴² Folios 28431 a 28436.

⁴³ Folio 28437.

⁴⁴ Notificado a GRUPO LOGRA el diecisiete de junio de dos mil diecinueve.

⁴⁵ Folios 28444 a 28506.

⁴⁶ Folios 28539 a 28542.

⁴⁷ Folios 28554 a 28574.

⁴⁸ Folio 28592.

⁴⁹ Folios 28507 a 28538.

⁵⁰ Folios 28539 a 28542.

⁵¹ Folios 28575 a 28591.

⁵² Folio 28592.

⁵³ Folios 28603 a 28645.

⁵⁴ Folios 28646 a 28667.

ante la Comisión, con fundamento en los artículos citados en el proemio de la presente resolución.

SEGUNDA.- De acuerdo con lo establecido en el artículo 94 de la LFCE, el procedimiento que se tramita en el expediente tiene por objeto el análisis de las condiciones de competencia en el Mercado Investigado, definido como *los mercados de servicios portuarios, servicios de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en Puerto Progreso* para efectos de determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia.

TERCERA.- El extracto del DP, el cual fue publicado en el DOF y se encuentra disponible en la página de internet "http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5539331&fecha=27/09/2018", señala lo siguiente:

"I. Extracto del DICTAMEN PRELIMINAR

EXTRACTO DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE IEBC-002-2016, EMITIDO EL CATORCE DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL DIECIOCHO.

(Versión Pública del Dictamen Preliminar del Expediente IEBC-002-2016 disponible en www.cofece.mx)

La Autoridad Investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica (AUTORIDAD INVESTIGADORA) realizó la investigación en los mercados de servicios portuarios, servicios de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en Puerto Progreso (MERCADO INVESTIGADO), misma que concluyó con la emisión del dictamen preliminar del Expediente IEBC-002-2016 (EXPEDIENTE). Toda vez que existen elementos de convicción suficientes para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva, derivado de la posible existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia, se emite el presente dictamen preliminar que ordena al Grupo de Interés Económico denominado GIE GRUPO LOGRA (GIE GRUPO LOGRA) y recomienda a las Autoridades Públicas las medidas correctivas⁵⁵ que se consideran necesarias para eliminar las posibles barreras al funcionamiento eficiente en el MERCADO INVESTIGADO (DICTAMEN PRELIMINAR), es decir, de los mercados de servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en el Puerto de Progreso en el Estado de Yucatán (PUERTO PROGRESO). Lo anterior, con fundamento en los artículos 28, párrafo décimo cuarto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), así como en los artículos 1, 2, 3, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, y 94, fracción III de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE); 1, 2, 12 y 105 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES); y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO).

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en el Mercado Relevante, que en su dimensión producto y geográfica consiste en la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en su modalidad de maniobra directa⁵⁶ y/o maniobra

⁵⁵ En el DP se indica lo siguiente: "Artículo 94, fracción VII, incisos a y b, de la LFCE."

⁵⁶ En el DP se indica lo siguiente: "Descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas del mismo con almejas del operador, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle y de estas directo a camión."

especializada⁵⁷ que se ofrece en PUERTO PROGRESO (MERCADO RELEVANTE). Lo anterior a causa de la posible existencia de las siguientes barreras a la competencia:

Barrera 1. Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.

Barrera 2. Asimetrías de información generadas por Multisur, S.A. de C.V. (MULTISUR) respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.

Barrera 3. Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Las posibles barreras en el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO son generadas por el GIE GRUPO LOGRA, conformado por las empresas Bróker 1, Bróker 2, Grupo Logra, S. de R.L. de C.V. (GRUPO LOGRA), Grupo Naviero Peninsular, S.A. de C.V. (GRUNAPE), MULTISUR y TL del Sur, S.A. de C.V. (TL DEL SUR). La conformación del GIE GRUPO LOGRA le permite mantener una estructura de integración vertical que genera posibles efectos anticompetitivos en la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola y la intermediación para el transporte marítimo, necesarios para la importación de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO.

En el Dictamen Preliminar se describen inicialmente las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para iniciar la investigación (Capítulo II) y la cronología de la investigación (Capítulo III). Posteriormente, se expone el MERCADO INVESTIGADO (Capítulo IV), se describe el marco jurídico aplicable en los mercados que lo conforman (Capítulo V), los Agentes Económicos que participan en el MERCADO INVESTIGADO y las autoridades relacionadas con en [sic] el mismo (Capítulo VI). En seguida se describe la importancia de PUERTO PROGRESO (Capítulo VII) y, posteriormente, se analizan las características económicas de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO (Capítulo VIII). Todo ello para contextualizar el análisis y la determinación del mercado relevante, conforme al artículo 58 de la LFCE (Capítulo IX), y las condiciones de competencia en dicho mercado, conforme al artículo 59 de la LFCE (Capítulo X). La falta de condiciones de competencia en el mercado relevante permite determinar preliminarmente la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia que generan efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO (Capítulo XI). En consecuencia, se proponen las medidas correctivas necesarias para eliminar las posibles barreras a la competencia y sus efectos identificados (Capítulo XII). Finalmente, se exponen los resolutivos (Capítulo XIII).⁵⁸

MERCADO INVESTIGADO. Derivado de los elementos de los cuales se allegó esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se determinó que el MERCADO INVESTIGADO comprende los mercados de servicios

⁵⁷En el DP se indica lo siguiente: "Descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas del mismo con almejas del operador, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle, mismas que alimentan las bandas transportadoras de la terminal, las cuales transportan el grano hasta los silos de almacenamiento."

⁵⁸ En el DP se indica lo siguiente: "Se incluyen cuatro anexos: 1. Información que vincula a Bróker 1 y Bróker 2 como parte del GIE GRUPO LOGRA; 2. Integración de las bases de datos de servicios de transporte marítimo, servicios portuarios y servicios de transporte terrestre; 3. Descripción de la información de los estados de resultados e indicadores financieros de las empresas Bróker 1, GRUNAPE y MULTISUR; 4. Análisis de regresión lineal."

portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en PUERTO PROGRESO.⁵⁹

Marco Jurídico. En el Dictamen Preliminar se expone la normatividad aplicable en los mercados de servicios portuarios, servicios de transporte marítimo y servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas y carga general en PUERTO PROGRESO.

Agentes Económicos que participan en el MERCADO INVESTIGADO y Autoridades relacionadas. En esta sección se describe al GIE GRUPO LOGRA como el principal Agente Económico que participa en el MERCADO INVESTIGADO. De la información que obra en el EXPEDIENTE se determina la existencia del GIE GRUPO LOGRA por existir coordinación para operar en los mercados entre las siguientes personas morales, a causa de la influencia decisiva o control que ejercen tres personas físicas.

Sociedades del GIE GRUPO LOGRA que participan en el MERCADO INVESTIGADO	Resumen de su actividad económica
MULTISUR	Sociedad que detenta: i) la cesión parcial de derechos sobre la única TERMINAL ESPECIALIZADA en granel agrícola que existe en PUERTO PROGRESO, y ii) un contrato para la prestación de servicios portuarios en las terminales de usos múltiples de PUERTO PROGRESO. Esta sociedad es el único prestador del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO. ⁶⁰
GRUPO LOGRA	Sociedad que participa en el MERCADO INVESTIGADO, como integradora de servicios logísticos para las empresas que pertenecen al GIE GRUPO LOGRA y a través de ellas, prestan diversos servicios de intermediación necesarios para la importación de granel agrícola vía PUERTO PROGRESO y servicios de transporte terrestre. ⁶¹
GRUNAPE	Subsidiaria de GRUPO LOGRA cuya actividad comercial en PUERTO PROGRESO es la prestación de los servicios de intermediación (o bróker) nacional de transporte marítimo del GIE GRUPO LOGRA, así como la intermediación para la contratación de servicios portuarios y servicios de trasporte terrestre. GRUNAPE ofrece la contratación de la cadena logística completa en la modalidad FOB, para la importación de graneles agrícolas, es decir, el transporte marítimo desde el puerto de origen a PUERTO PROGRESO, los servicios portuarios en PUERTO PROGRESO, así como el transporte terrestre de PUERTO PROGRESO hacia las instalaciones de los usuarios que realizan la importación de graneles agrícolas (USUARIOS). ⁶²
TL DEL SUR	Subsidiaria de GRUPO LOGRA cuya actividad comercial consiste en prestar servicios de transporte terrestre de granel agrícola de PUERTO PROGRESO hacia las instalaciones de los USUARIOS. ⁶³
Bróker 1	Sociedad extranjera que prestó servicios de intermediación marítima para la contratación del flete marítimo de granel agrícola hacia PUERTO PROGRESO. Del año dos mil diez a dos mil dieciséis fungió como intermediario marítimo (o bróker) internacional del GIE GRUPO LOGRA. ⁶⁴
Bróker 2	Sociedad extranjera que presta los servicios de intermediación marítima para la contratación del flete marítimo de granel agrícola hacia PUERTO PROGRESO. A partir del

⁵⁹ En el DP se indica lo siguiente: "Incluyendo aquellas actividades de intermediación en la cadena logística que son necesarias para su importación vía PUERTO PROGRESO."

⁶⁰ En el DP se señala lo siguiente: "Conforme a la sección Actividad Comercial de MULTISUR del DICTAMEN PRELIMINAR."

⁶¹ En el DP se indica lo siguiente: "Conforme a la sección Actividad Comercial de Grupo Logra del DICTAMEN PRELIMINAR."

⁶² En el DP se indica lo siguiente: "Conforme a la sección Actividad Comercial de GRUNAPE del DICTAMEN PRELIMINAR."

⁶³ En el DP se indica lo siguiente: "Conforme a la sección Actividad Comercial de TL DEL SUR, del DICTAMEN PRELIMINAR."

⁶⁴ En el DP se indica lo siguiente: "Conforme a la sección Bróker 1 y Bróker 2 del DICTAMEN PRELIMINAR."

año dos mil diecisiete, Bróker 2 funge como el nuevo intermediario marítimo (o bróker) internacional del GIE GRUPO LOGRA.⁶⁵

En la sección "Agentes Económicos que participan en el MERCADO INVESTIGADO y Autoridades relacionadas", también se describen las Autoridades Públicas relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO, se señalan las facultades de la autoridad encargada de la regulación del MERCADO INVESTIGADO, que es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Se describen las funciones de la Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V. (API PROGRESO), la cual tiene el TÍTULO DE CONCESIÓN para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la federación que componen PUERTO PROGRESO. Por lo que la regulación, administración y operación de PUERTO PROGRESO se encuentra a cargo de API PROGRESO.

IMPORTANCIA DE PUERTO PROGRESO. Debido a las características geográficas, PUERTO PROGRESO es el único apto para la navegación de altura en la Península de Yucatán, por lo que concentra gran parte de los intercambios comerciales de la región con otros países y con otros puertos de México. Por tal motivo, PUERTO PROGRESO se constituye como un nodo logístico estratégico para el abastecimiento de los estados de la Península de Yucatán, tanto para el consumo básico de la población, como para el abastecimiento de sus sectores industriales y agropecuarios.

Para el manejo de graneles agrícolas, PUERTO PROGRESO cuenta con una terminal especializada de granel agrícola (TERMINAL ESPECIALIZADA), ubicada en el muelle ocho, y con tres terminales públicas, ubicadas en los muelles tres, cuatro y siete. No obstante, en la actualidad sólo la terminal ubicada en el muelle siete (TERMINAL PÚBLICA) se encuentra activa y habilitada para realizar las maniobras de granel agrícola de los buques comúnmente utilizados para el transporte de granel. Generalmente, los buques utilizados para transportar estas cargas hacia PUERTO PROGRESO necesitan de un calado que únicamente tienen la TERMINAL ESPECIALIZADA y la TERMINAL PÚBLICA.

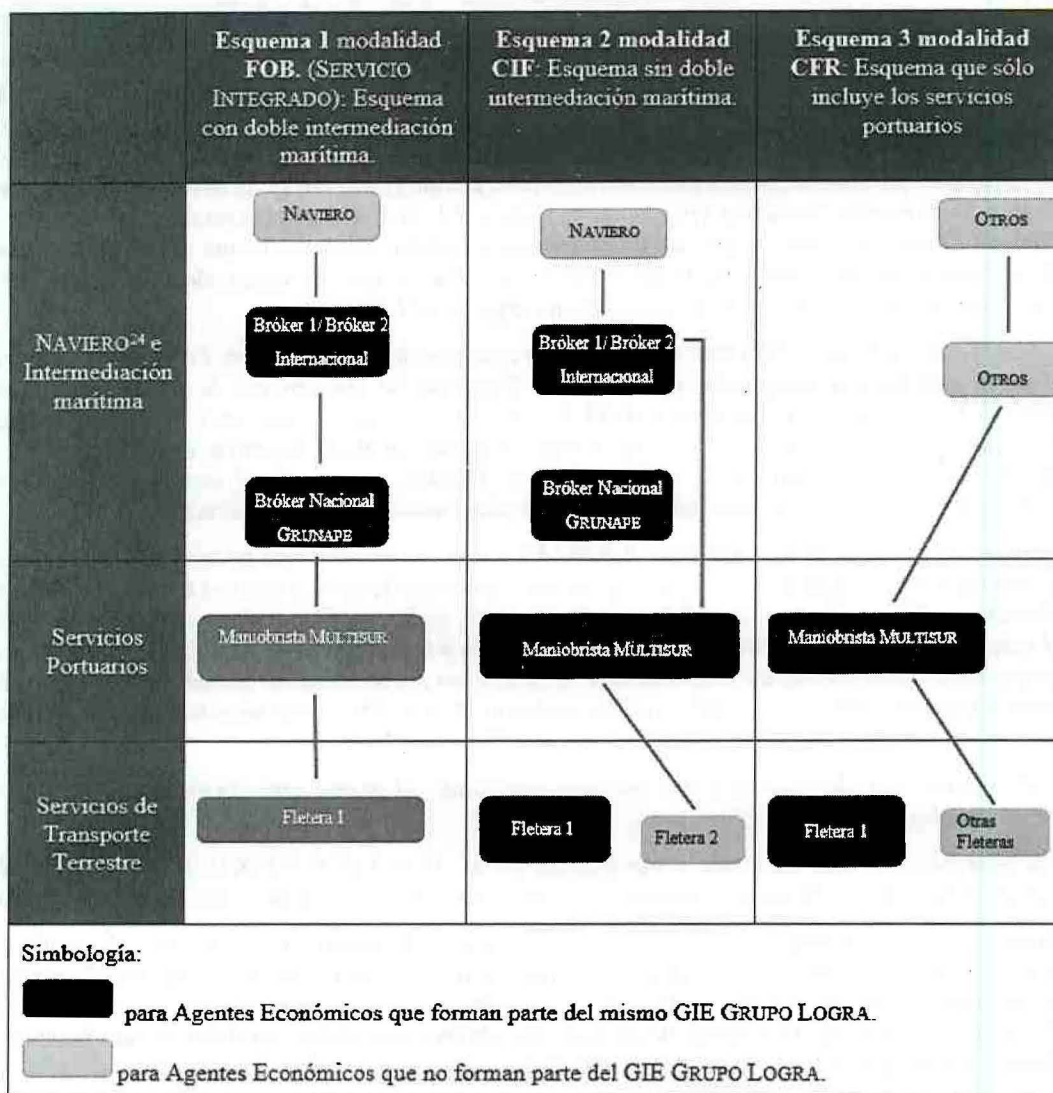
Cabe señalar que, de acuerdo con el volumen movilizado, el granel agrícola es el segundo tipo de carga movilizada en PUERTO PROGRESO.

Características de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO. Se describen las características de la oferta y la demanda de los servicios comprendidos en el MERCADO INVESTIGADO.

Respecto de los servicios portuarios, servicio de transporte marítimo y el servicio de transporte terrestre para la comercialización de graneles agrícolas vía PUERTO PROGRESO, incluyendo aquellas actividades de intermediación en la cadena logística que son necesarias para su prestación en PUERTO PROGRESO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dichos servicios se han prestado y demandado mediante los siguientes esquemas logísticos:

[espacio en blanco]

⁶⁵ En el DP se hace una referencia, señalando: "Idem."



Cabe señalar que los porcentajes del volumen de grano movilizado en estos tres esquemas logísticos para el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis suman en total 94%. El restante 6% del volumen es importado por los USUARIOS esporádicamente mediante alguna combinación de los casos anteriores, generalmente para rutas que usualmente no se utilizan para llevar carga agrícola a PUERTO PROGRESO.⁶⁶

Como se observa en el esquema anterior, existen tres formas en las que se contratan los servicios que componen la cadena logística para la importación de granel agrícola vía el PUERTO PROGRESO, las cuales se explican a continuación:

⁶⁶ En el DP se remite al folio 023435.

1. En el Esquema 1 el USUARIO importa su granel agrícola a PUERTO PROGRESO a través de la modalidad FOB⁶⁷ y se allega de los servicios de transporte marítimo, de maniobras y de transporte terrestre a través de dos proveedores de servicios de intermediación marítima, el bróker nacional y el bróker internacional (SERVICIO INTEGRADO).

El único proveedor del Esquema 1 es el GIE GRUPO LOGRA quien ofrece al USUARIO el SERVICIO INTEGRADO mediante su bróker nacional, GRUNAPE, que coordina y supervisa cada uno de los servicios que lo componen.

En la prestación del servicio de transporte marítimo, GRUNAPE contrata a su vez con un bróker internacional, Bróker 1 o Bróker 2,⁶⁸ quienes previamente realizan la contratación del flete marítimo con un NAVIERO. Dado que ambos intermediarios marítimos (brókers) presumiblemente forman parte del mismo GIE GRUPO LOGRA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que se trata de una posible simulación de doble intermediación marítima que tiene como efecto elevar los precios del servicio de transporte marítimo en el MERCADO INVESTIGADO tal y como se demuestra en el Capítulo XI.

En la prestación de los servicios portuarios, el maniobrista MULTISUR, parte del GIE GRUPO LOGRA, realiza la descarga del granel agrícola del USUARIO en PUERTO PROGRESO. En la prestación de los servicios de transporte terrestre, TL DEL SUR, parte del GIE GRUPO LOGRA, lleva el granel agrícola de PUERTO PROGRESO hasta las instalaciones del USUARIO.

Este esquema representa en promedio el 54% del volumen de grano movilizado durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis en PUERTO PROGRESO.⁶⁹

2. En el Esquema 2 se explica el caso en el que el USUARIO importa su granel agrícola a PUERTO PROGRESO a través de la modalidad CIF⁷⁰. En este caso, el proveedor de grano del USUARIO realiza la contratación directa del flete marítimo mediante el intermediario o bróker internacional del GIE

⁶⁷ En el DP se indica: "Abreviatura de la palabra en inglés Free on board (Franco a Bordo, por su traducción en español), en donde el vendedor (proveedor de grano) se obliga a realizar la entrega de la mercancía a bordo del buque en el puerto de origen pactado con el comprador, dueño de la carga (Usuario). Una vez que el Usuario reciba la carga en el puerto de origen por su proveedor de grano, es responsable de contratar el flete marítimo, los servicios portuarios y el transporte terrestre para allegarse del grano en sus instalaciones. El contrato de fletamento que celebra el USUARIO dueño de la carga (fletador), lo celebra directamente con el bróker nacional. A su vez este intermediario celebra otro contrato de fletamento con un bróker internacional a efecto de que el segundo, contrate con el NAVIERO (fletante) el flete marítimo. Asimismo, el bróker nacional, además de ofrecer el flete marítimo al USUARIO, le ofrece la coordinación de los servicios portuarios y terrestres para llevar el grano desde el puerto de origen hasta las instalaciones del USUARIO."

⁶⁸ En el DP se señala: "Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO." Y se remite a los folios 019368 y 019378 al 019451.

⁶⁹ En el DP se remite al folio 023435.

⁷⁰ En el DP se indica: "Abreviatura de la palabra en inglés "Cost, Insurance and Freight" (Costo, Seguro y Flete, por su traducción en español), en donde el vendedor (proveedor de grano) se obliga a entregar la mercancía a bordo del buque en el puerto de destino pactado con el USUARIO, incluyendo el costo del flete marítimo, así como el seguro y los costos necesarios para transportar la mercancía hasta el puerto de destino. Por su parte, el USUARIO se debe encargar de contratar de manera independiente los servicios portuarios, y el flete terrestre para allegarse del grano en sus instalaciones. El contrato de fletamento que celebra el proveedor de grano (fletador), lo puede celebrar directamente con el NAVIERO (fletante) o a través de intermediarios. En PUERTO PROGRESO el contrato de fletamento lo celebra el proveedor de grano con el bróker internacional."

GRUPO LOGRA, Bróker 1 o Bróker 2.⁷¹ Los servicios portuarios son necesariamente prestados por el maniobrista, MULTISUR, al ser el único oferente del servicio de maniobra de descarga en PUERTO PROGRESO. El servicio de transporte terrestre se presta por un proveedor que no forma parte del GIE GRUPO LOGRA.

Este tipo de esquema representa el 34% del volumen de grano movilizado durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis en PUERTO PROGRESO.

3. En el Esquema 3 el USUARIO importa su granel agrícola a PUERTO PROGRESO a través de la modalidad CFR⁷², sólo contrata los servicios portuarios con el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR. Los servicios de transporte marítimo y los servicios de transporte terrestre para movilizar el grano desde PUERTO PROGRESO hasta las instalaciones del USUARIO son provistos por diversos proveedores que no forman parte del GIE GRUPO LOGRA.

Dicho esquema representa el 6% del volumen de grano movilizado, durante el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, en PUERTO PROGRESO.

Determinación del Mercado Relevante. Dadas las características del MERCADO INVESTIGADO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario centrar su análisis en los servicios portuarios⁷³ necesarios para la importación y comercialización de graneles agrícolas en PUERTO PROGRESO.

Derivado del análisis conforme a los criterios establecidos en el artículo 58 de la LFCE y sus correlativos establecidos en los artículos 5 y 11 de las DISPOSICIONES, la Autoridad INVESTIGADORA concluye que el Mercado Relevante, en su dimensión producto y geográfica, consiste en el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en su modalidad de MANIOBRA DIRECTA y/o MANIOBRA ESPECIALIZADA que se ofrece en PUERTO PROGRESO (MERCADO RELEVANTE).

A continuación, se resumen los principales elementos de dicho análisis:

- El servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO puede prestarse mediante: i) maniobra directa, descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas que tiene integradas el mismo con almejas del operador, hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle y de éstas directo a camión (MANIOBRA DIRECTA), y/o ii) maniobra especializada, descarga de granel agrícola de las bodegas del buque, mediante el uso de las grúas que tiene integradas el mismo con almejas del operador,

⁷¹ En el DP se indica: "Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO." Y remite a los folios 019368 y 019378 al 019451.

⁷² En el DP se indica: "Abreviatura de la palabra en inglés "Cost and Freight" (Costo y Flete, por su traducción en español), en donde el proveedor de grano entrega la mercancía hasta el puerto de destino. En este caso, el proveedor es quien se encarga de la contratación del flete marítimo, y los servicios portuarios y el servicio de transporte terrestre son contratados directamente por el proveedor del USUARIO. El contrato de fletamento que celebra el proveedor de grano (fletador), lo puede celebrar directamente con el NAVIERO (fletante) o a través de intermediarios. En PUERTO PROGRESO el contrato de compra de grano que ya incluye el flete marítimo lo celebra el USUARIO con su proveedor."

⁷³ En el DP se indica: "De acuerdo con el artículo 2, fracción VII, de la LP son servicios portuarios "Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros medios de transporte". El artículo 44 de la LP clasifica a los servicios portuarios en: i) servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna (pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje), ii) servicios generales a las embarcaciones (avitacuamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y iii) servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías (carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto). Estos últimos son los servicios necesarios para prestar el servicio de maniobras de graneles agrícolas."

hasta las tolvas alojadas a lo largo del muelle, mismas que alimentan las bandas transportadoras de la terminal, las cuales transportan el grano hasta los silos de almacenamiento (MANIOBRA ESPECIALIZADA).

- La MANIOBRA DIRECTA puede prestarse tanto en la TERMINAL PÚBLICA como en la TERMINAL ESPECIALIZADA, mientras que la MANIOBRA ESPECIALIZADA únicamente se puede prestar en la TERMINAL ESPECIALIZADA. Ambos tipos de maniobra son servicios sustitutos entre sí, desde el punto de vista de la oferta y de la demanda.
- Desde el punto de vista de la oferta, la MANIOBRA DIRECTA y la MANIOBRA ESPECIALIZADA son sustitutos entre sí, por lo tanto, ambos conforman el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO, ya que: i) conforme a la información estadística, el oferente realiza tanto MANIOBRAS DIRECTAS como MANIOBRAS ESPECIALIZADAS; ii) el oferente cobra exactamente la misma tarifa por ambos servicios, y iii) debido a la situación de saturación que se da en ocasiones en PUERTO PROGRESO los buques atracan en la TERMINAL PÚBLICA para luego ser movilizados a la TERMINAL ESPECIALIZADA, para evitar que el buque permanezca por más tiempo en zona de fondeo sin ser atendido.
- Desde el punto de vista de la demanda, la MANIOBRA DIRECTA y la MANIOBRA ESPECIALIZADA son sustitutos entre sí, por lo tanto, ambos conforman el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO, ya que, a pesar de las ventajas teóricas en el tiempo de descarga de la MANIOBRA ESPECIALIZADA, en la práctica los USUARIOS son indiferentes entre el tipo de maniobra. En su mayoría, los USUARIOS no distinguen diferencias en los precios o en la oportunidad del servicio debido a la forma en la que contratan con GIE GRUPO LOGRA dicho servicio.
- Los servicios de MANIOBRA DIRECTA y MANIOBRA ESPECIALIZADA no tienen sustitutos por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta, puesto que i) por el lado de la demanda, los USUARIOS demandan indistintamente estos servicios precisa y específicamente para descargar graneles agrícolas, que únicamente se atiende con el equipo especializado para este tipo de carga; ii) por el lado de la oferta, la descarga de graneles agrícolas, que por sus características requieren de equipos y espacios especializados, con funcionalidades específicas para cada categoría de producto; y, dadas las características estructurales y restricción de espacio de PUERTO PROGRESO, únicamente en la TERMINAL PÚBLICA y la TERMINAL ESPECIALIZADA es posible atender la demanda de los USUARIOS.
- La dimensión geográfica para la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola es PUERTO PROGRESO, pues los USUARIOS del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO son comercializadores de granos, cuyas plantas productoras, instalaciones y/o centros de distribución se encuentran principalmente en Mérida y municipios aledaños en la Península de Yucatán.⁷⁴
- Para los USUARIOS no es viable acudir a otros puertos mexicanos para allegarse del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola, ya que implicaría costos significativamente mayores en la cadena logística de importación del granel agrícola, principalmente por razones de distancia y traslado respecto de la ubicación de sus instalaciones.

Falta de condiciones de competencia en el MERCADO RELEVANTE. Conforme al artículo 59 de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE, conforme a lo siguiente:

- El Agente Económico GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tiene el 100% de participación en el MERCADO RELEVANTE. Cabe señalar que existe otra sociedad que cuenta con un permiso para la prestación de maniobras de granel agrícola en la TERMINAL PÚBLICA,

⁷⁴ En el DP se remite al folio 021562.

sin embargo, nunca ha prestado dicho servicio y tampoco cuenta con la infraestructura necesaria para hacerlo.

- Asimismo, el GIE GRUPO LOGRA tiene capacidad de fijar precios, toda vez que fija descuentos libremente sobre la tarifa máxima registrada para el servicio en el MERCADO RELEVANTE. No obstante, se observa que las tarifas máximas registradas no constituyen una restricción para el GIE GRUPO LOGRA, pues se encuentran muy por arriba de las tarifas que efectivamente cobra a los USUARIOS, y además no están determinadas con referentes a costos ya que se determinaron antes de otorgarse la cesión parcial de derechos a MULTISUR como se explica en la siguiente sección.
- Adicionalmente, el GIE GRUPO LOGRA tiene la capacidad para restringir el ritmo en el abasto en el MERCADO RELEVANTE, mediante dos mecanismos: i) desincentiva el uso de la tecnología con la que cuenta la TERMINAL ESPECIALIZADA a los USUARIOS que no contratan su servicio de intermediación marítima mediante el establecimiento de un esquema tarifario discriminatorio, y ii) mantiene registrados en el Programa Operativo Anual de API PROGRESO (POA) ritmos promedios de descarga subvalorados, para apropiarse los beneficios de la descarga mediante el SERVICIO INTEGRADO que ofrece.
- Las diversas concesiones, licencias, permisos y autorizaciones que detenta el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, que son necesarias para ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, constituyen una barrera a la entrada de carácter normativo. Asimismo, la normatividad otorga a las terminales especializadas (en el caso en particular a la terminal especializada que maneja el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR), una preferencia en la asignación de posiciones de atraque de PUERTO PROGRESO, lo que le otorga ventaja sobre potenciales competidores para atender los buques graneleros de los USUARIOS.
- Además, se observan las siguientes posibles barreras a la entrada en el MERCADO RELEVANTE: i) acceso limitado a la tecnología con la que cuenta la TERMINAL ESPECIALIZADA, como son los silos para almacenaje y las bandas semimecanizadas ya que únicamente están al alcance del GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, debido a que es el único Agente Económico que cuenta con una cesión parcial de derechos; ii) actualmente no es viable la licitación de una terminal o instalación debido a que PUERTO PROGRESO no cuenta con el espacio físico requerido,⁷⁵ y iii) si bien, los montos de inversión en los que incurriría un potencial competidor de MANIOBRAS DIRECTAS no es significativa, el actual maniobrista y potencial competidor no ha optado por realizar las inversiones necesarias derivado de la preferencia en la asignación de posiciones de atraque, establecida en el artículo 85 del Reglamento de la Ley de Puertos, con la que cuenta la TERMINAL ESPECIALIZADA, que aún prevalece pese a la modificación reciente de la Regla de Operación 49.⁷⁶

⁷⁵ En el DP se remite al folio 021552.

⁷⁶ En el DP se indica: "La aprobación del cambio de la Reglas de Operación 49, se autorizó por la SCT el diez de mayo de dos mil diecisiete mediante Oficio 7.3.-1199.2017. Dicha regla establecía lo siguiente: "Para la asignación de las posiciones se tomará en cuenta lo dispuesto en el artículo 85 del Reglamento de la Ley, las Reglas de Operación del Puerto, las características de las embarcaciones, el tipo de carga, el sistema operativo, así como el área de almacenamiento y con base a la clasificación de Muelles por tipo de carga que a continuación se detalla: (...)

b) Para las operaciones de carga de graneles agrícolas, se destinará el Muelle 8 [TERMINAL ESPECIALIZADA], se podrá utilizar el Muelle 3, 4 o 7 para graneles agrícolas siempre y cuando esté ocupado el Muelle 8 [TERMINAL PÚBLICA] (...)" [Énfasis añadido]

Actualmente la Regla de Operación 49 señala que:

"b) Para las operaciones de carga de graneles agrícolas se destinarán los Muelles 3, 4, 7 u 8 según las circunstancias operativas de que se trate y atendiendo a los criterios ya señalados en el primer párrafo de la presente Regla." [Énfasis añadido]"

- Finalmente, con base en la información contenida en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene elementos para considerar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE, debido a la existencia de posibles barreras a la competencia y libre concurrencia, las cuales incentivan y favorecen la adopción de una serie de estrategias y conductas del GIE GRUPO LOGRA que distorsionan el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO, mismas que se detallan en la sección de posibles barreras a la competencia y los efectos que tiene en el MERCADO INVESTIGADO.

Posibles barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE y los efectos que tienen en el MERCADO INVESTIGADO. La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE a causa de la existencia de posibles barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE, mismas que generan efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO.

Tabla: Resumen de los efectos anticompetitivos vinculados a las posibles barreras a la competencia.

Posibles barreras en torno al MERCADO RELEVANTE	Efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO
Barrera 1 <u>Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.</u>	<u>Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo:</u> Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que la forma en que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, le permite generar externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS.
Barrera 2 <u>Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.</u>	<u>Efecto 2.1. La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios marítimos compitan libremente:</u> Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que mediante los contratos libres de despachos y demoras que celebran los brókers GRUNAPE y Bróker 1, el GIE GRUPO LOGRA simula los montos de despachos y demoras atribuibles a los ritmos de descarga reales, a fin de apropiarse los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y no transferirlos a los USUARIOS. <u>Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados.</u> Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, alcanza un ritmo real de descarga superior al ritmo establecido en el POA, la ausencia de transparencia de esta información en el POA impide que los intermediarios marítimos competidores ofrezcan tarifas competitivas en el servicio de transporte marítimo, lo que genera una posible barrera a la competencia.
Barrera 3 <u>Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.</u>	<u>Efecto 3.</u> Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que el esquema de tarifas con referentes históricos y la tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE impiden trasladar eficiencias a los USUARIOS al no estar asociadas a costos.

Barrera 1: Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia PUERTO PROGRESO.

Se presume que la forma en la que el GIE GRUPO LOGRA controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE aunado a la estructura del GIE GRUPO LOGRA en torno a este servicio para ofrecer el SERVICIO INTEGRADO, le permite estructurar una serie de estrategias y acciones que generan externalidades negativas sobre el mercado relacionado de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS.

Estas externalidades se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación marítima que ofrece el GIE GRUPO LOGRA, a través de Bróker 1/Bróker 2⁷⁷ y GRUNAPE, dada la forma en la que éstos ofrecen dicho servicio. En efecto, mediante los esquemas que utiliza el GIE GRUPO LOGRA para ofrecer el servicio de intermediación marítima es capaz de generar rentas económicas elevadas y sostenidas en el tiempo que no tienen una justificación en el mérito o valor agregado para el USUARIO de los servicios que presta el GIE GRUPO LOGRA. Así, a pesar de que existe integración vertical del GIE GRUPO LOGRA la externalidad negativa se materializa como un sobreprecio.

Ahora bien, se presume que la externalidad negativa en el servicio de intermediación marítima surge toda vez que en la provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE el GIE GRUPO LOGRA: (i) tiene el control absoluto, a través de MULTISUR, sobre los ritmos de descarga en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE; (ii) tiene la reputación y posibilidad de inducir costos mayores a USUARIOS que no contraten su SERVICIO INTEGRADO, y (iii) tiene los incentivos económicos para extender el poder de mercado que detenta en el servicio en el MERCADO RELEVANTE hacia el mercado del servicio de intermediación de transporte marítimo.

Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo: Se presume que la forma en que GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, le permite generar externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS, sin justificación, acorde con lo siguiente:

- Sobreprecio bajo la modalidad FOB (Esquema 1).- Para prestar el SERVICIO INTEGRADO al USUARIO, el GIE GRUPO LOGRA, a través de Bróker 1 o Bróker 2⁷⁸, contrata el flete marítimo con un NAVIERO. Posteriormente, Bróker 1 o Bróker 2 revende el flete marítimo a GRUNAPE a una tarifa significativamente superior a la que contrató con el NAVIERO sin que exista una justificación en costos o razones, en eficiencias o en el valor generado para el USUARIO. Así, el GIE GRUPO LOGRA mediante GRUNAPE, ofrece al USUARIO que realiza la compra de grano bajo la modalidad FOB el flete marítimo a un precio mayor al que contrató mediante Bróker 1, con el NAVIERO, e integra este flete con sobreprecio con otros servicios provistos por el mismo GIE GRUPO LOGRA para ofrecer un SERVICIO INTEGRADO “libre de despachos y demoras” aparentando beneficios para el USUARIO.*

Además, en este esquema, el GIE GRUPO LOGRA, mediante Bróker 1, recibe del NAVIERO una comisión por el servicio de intermediación.⁷⁹ Posteriormente, el GIE GRUPO LOGRA, mediante Bróker 1, paga por el servicio de intermediación otra comisión a GRUNAPE⁸⁰ (sobre el monto

⁷⁷ En el DP se indica: “Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO.” Y remite a los folios 019368 y 019378 al 019451.

⁷⁸ En el DP se indica: “Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO.” Y remite a los folios 019368 y 019378 al 019451.

⁷⁹ En el DP se remite a los folios 023118 y 023301 y al “Anexo marítimo Naviero” del Anexo 2 del DP.

⁸⁰ En el DP se remite al folio 02282.

total facturado a una tarifa de reventa), quien también forma parte del GIE GRUPO LOGRA. Cabe resaltar que de información que obra en el EXPEDIENTE, es práctica internacional que los servicios de intermediación de transporte marítimo sean retribuidos por el pago de las comisiones mencionadas y no por una excesiva tarifa de reventa⁸¹.

Durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estimó un incremento promedio del 21% en las tarifas a los USUARIOS que contratan el servicio de transporte marítimo a través del intermediario nacional respecto de las tarifas negociadas entre el intermediario internacional con el NAVIERO en los contratos de fletamento.

- Sobreprecio bajo la modalidad CIF (Esquema 2).- En este esquema el GIE GRUPO LOGRA mediante Bróker 1 o Bróker 2⁸², contrata el flete marítimo con un NAVIERO. A pesar de que en este caso omite la intermediación de GRUNAPE, Bróker 1 o Bróker 2⁸³ revende al proveedor de grano del USUARIO el flete marítimo que contrató con el NAVIERO a una tarifa superior sin justificación de costo o razones de eficiencia. Cabe señalar que este sobreprecio lo termina pagando el USUARIO de dicho proveedor.

Además, en este esquema el GIE GRUPO LOGRA mediante Bróker 1 o Bróker 2⁸⁴, recibe del NAVIERO una comisión por el servicio de intermediación.⁸⁵

Ahora bien, en cuanto al USUARIO que contrata bajo la modalidad CIF únicamente con el intermediario internacional, durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estimó un incremento del 5% respecto de tarifas acordadas entre el proveedor de CIF y el intermediario internacional y las tarifas acordadas entre el intermediario internacional con el NAVIERO en los contratos de fletamento.

Sobreprecio no justificado.- Se presume que los incrementos en las tarifas por el servicio de flete marítimo, durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil dieciséis, llevados a cabo por GIE GRUPO LOGRA, mediante sus intermediarios marítimos, no se encuentran acordes con la práctica de la industria y no obedecen a un racional de costo, de eficiencia o de valor generado para el USUARIO.

De lo anterior, se observa en el Esquema 1 la posible simulación de una doble contratación de intermediación marítima que genera un sobreprecio, pues el intermediario internacional, Bróker 1 o Bróker 2⁸⁶, impuso al intermediario nacional, GRUNAPE, un precio de reventa mucho mayor que el contratado con el NAVIERO. Aún en el Esquema 2, a pesar de no existir una

⁸¹ En el DP se remite a los folios 023091, 023921 y 02392.

⁸² En el DP se indica: "Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO." Y se remite a folios 019368 y 019378 al 019451.

⁸³ En el DP se indica: "Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO." Y se remite a los folios 019368 y 019378 al 019451.

⁸⁴ En el DP se indica: "Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO." Y se remite a los folios 019368 y 019378 al 019451.

⁸⁵ En el DP se remite a los folios 023118 y 023301 y al "Anexo marítimo Naviero" del Anexo 2 del DP.

⁸⁶ En el DP se indica: "Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO." Y se remite a los folios 019368 y 019378 al 019451.

simulación de doble contratación, el intermediario internacional, Bróker 1 o Bróker 2⁸⁷, de igual forma tuvo la capacidad de incrementar en un porcentaje menor la tarifa, al proveedor quien la traslada al USUARIO.

Se presume que el incremento en los precios del flete marítimo que realizan los intermediarios marítimos de GIE GRUPO LOGRA no es acorde a la práctica de la industria, ya que el valor de la intermediación se paga con las comisiones que recibe el bróker del NAVIERO. En el caso del Esquema 1 el elevado incremento de los precios tampoco se justifica por la doble contratación, ya que ésta no genera valor agregado para los USUARIOS. Al ser ambos brókers parte del mismo GIE GRUPO LOGRA, el valor que aportan al USUARIO es prácticamente el mismo, pues el valor agregado de un bróker se basa en la información y los contactos que mantiene con los USUARIOS, otros bróker nacionales o internacionales y/o directamente con los NAVIEROS,⁸⁸ lo cual contribuye a reducir los costos de transacción.

Reputación del GIE GRUPO LOGRA en el MERCADO INVESTIGADO para generar la externalidad negativa.

El GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, tiene control absoluto sobre el servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues tiene la cesión parcial de derechos sobre la única TERMINAL ESPECIALIZADA en PUERTO PROGRESO y es el único Agente Económico que utiliza su contrato de prestación de servicios portuarios relacionados con granel agrícola en el muelle siete (7) de la TERMINAL PÚBLICA.

- Se presume que el GIE GRUPO LOGRA tiene la capacidad de emprender acciones y estrategias necesarias para aprovechar su control sobre el servicio en el MERCADO RELEVANTE y extraer beneficios anticompetitivos derivados de la externalidad que se materializan en el sobreprecio en el mercado relacionado de intermediación marítima. Entre estas acciones se encuentran:*
- Discriminación de tarifas en el servicio de intermediación marítima necesario para la contratación del transporte marítimo entre USUARIOS.- Si bien el sobreprecio promedio en las tarifas de los USUARIOS que contratan el servicio de transporte marítimo a través del Esquema 1 se estimó en 21%, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las tarifas que pagó cada USUARIO no tienen el mismo incremento respecto de las tarifas negociadas con el NAVIERO y, además, hay USUARIOS que pagaron un sobreprecio mucho más grande que otros, a pesar de tener características y patrones de consumo similar. De la información que obra en el EXPEDIENTE se desprende que el GIE GRUPO LOGRA, a través de GRUNAPE y Bróker 1 o Bróker 2⁸⁹, aplicó tarifas de transporte marítimo distintas para USUARIOS similares e incluso aplicó discrecionalmente descuentos para establecer tarifas por debajo de las acordadas con el NAVIERO.*

Además, GIE GRUPO LOGRA no permite que los USUARIOS que consolidan su carga obtengan las eficiencias de la agregación, toda vez que les cobra tarifas más altas a cada uno de éstos,

⁸⁷ En el DP se indica: "Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO." Y se remite a los folios 019368 y 019378 al 019451.

⁸⁸ En el DP se remite al folio 019368.

⁸⁹ En el DP se indica: "Bróker 1 operó durante el periodo del dos mil diez al dos mil dieciséis, y a partir del año dos mil diecisiete Bróker 2 entró en operación con el GIE GRUPO LOGRA, para la prestación del servicio de intermediación del transporte marítimo vía el PUERTO PROGRESO." Y se remite a folios 019368 y 019378 al 019451.

a pesar de que en conjunto alcanzan una escala de volumen de carga similar a la transportada por otros USUARIOS que se benefician de descuentos.

- Subsidio de tarifas del servicio de transporte marítimo bajo la modalidad FOB mediante el mecanismo de simulación de despachos y demoras.⁹⁰- Se presume que existe una correlación negativa entre los incrementos a las tarifas del servicio de transporte marítimo, que aplica el GIE GRUPO LOGRA a sus USUARIOS mediante sus servicios de intermediación marítima, con las eficiencias que se generan por la descarga de los buques (las cuales se traducen en ingresos netos del GIE GRUPO LOGRA por despachos y demoras de buques).

Por otro lado, de igual forma se presume que el GIE GRUPO LOGRA, mediante sus servicios de intermediación marítima, en ocasiones puede ofrecer el servicio de transporte marítimo a un precio muy bajo, incluso puede subsidiar dicho servicio por debajo del precio que pactó con el NAVIERO, pues recupera dichos descuentos mediante un mecanismo de cobro por despachos y pago por demoras de los buques.

Cuando el GIE GRUPO LOGRA aplica a los USUARIOS que utilizan el Esquema 1 algún descuento en la tarifa de intermediación del transporte marítimo, este descuento lo recupera mediante la descarga del buque y, por tanto, mediante el cobro de un despacho al NAVIERO. Dado que el SERVICIO INTEGRADO se ofrece al USUARIO libre de despachos y demoras, este USUARIO no recibe retribución monetaria de parte del NAVIERO, a través del GIE GRUPO LOGRA, por las eficiencias de descargar y despachar los buques rápidamente, si no que éstas son retenidas por el GIE GRUPO LOGRA.

Ocurre lo mismo con los USUARIOS que utilizan el Esquema 2, a pesar de que no tienen un contrato en donde explícitamente se pacte la prestación de un servicio libre de despachos y demoras, en el EXPEDIENTE se observa que GIE GRUPO LOGRA no transfiere al USUARIO las eficiencias de descargar los buques rápidamente.

De esta manera, se presume que el mecanismo anterior, permite a GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias en el servicio en el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior funge como una barrera a la entrada para otros potenciales competidores en el servicio de intermediación marítima, toda vez que no están en igualdad de condiciones para ofrecer precios tan bajos como los que puede ofrecer el GIE GRUPO LOGRA, ya que desconocen las velocidades de descarga reales que se pueden pactar con otros NAVIEROS, lo cual les impide negociar mejores tarifas y condiciones.

- Discriminación de USUARIOS que utilizan el Esquema 3, contratación a través de la modalidad CFR.- Por lo que respecta a los USUARIOS que contratan el transporte marítimo bajo la modalidad CFR y sin utilizar los servicios de intermediación marítima del GIE GRUPO LOGRA, se presume que, derivado del control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, presta el servicio de forma diferenciada por:
 - i) Trato discriminatorio en el cobro de las tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE.- Para todos aquellos USUARIOS que contratan los servicios de intermediación marítima

⁹⁰ En el DP se indica: "Cláusula relativa a la indemnización ("Demurrage-demoras") o bonificación ("Despatch-despachos") que las partes pagan o reciben por exceder o ahorrar tiempo de plancha tanto para la maniobra de carga como para la de descarga. Para tal efecto, las partes previamente acordaron una cantidad monetaria, generalmente en dólares de Estados Unidos de América, o fracción de día por sobreestadias o contra-estadias en función del ritmo de carga y/o descarga previamente fijado." Y se remite a folios 023096 y 023097.

con GIE GRUPO LOGRA, el GIE GRUPO LOGRA establece los días libres de cobro que tiene el USUARIO para desalojar de los silos su carga, dividiendo el volumen de carga del USUARIO entre el ritmo de descarga. Sólo en caso de que el USUARIO no cumpla con el ritmo de desalojo de su carga de los silos, el GIE GRUPO LOGRA, a través del maniobrista, cobrará una tarifa adicional por el servicio de almacenaje.⁹¹

Ahora bien, el GIE GRUPO LOGRA cobra una tarifa adicional por la descarga a silos (MANIOBRA ESPECIALIZADA) a los USUARIOS que no contratan los servicios de intermediación marítima que ofrece y utilizan la modalidad CFR.⁹² GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, le realiza un cobro desde el primer día de desalojo del almacenamiento del grano. Mientras que a aquellos USUARIOS que contrataron el transporte marítimo a través de sus intermediarios (ya sea en modalidad CIF o FOB), les cobra la misma tarifa independientemente del tipo de maniobra, lo cual les permite dosificar la salida del grano en función de las toneladas transportadas sin ningún tipo de cobro adicional.

- ii) Pago de enmiendas.- En ocasiones por diversos factores entre ellos la saturación y la eficiencia en la descarga del granel agrícola, un buque puede requerir una enmienda de la TERMINAL ESPECIALIZADA a la TERMINAL PÚBLICA o viceversa. Al realizarse una enmienda se incurre en un costo adicional por los diversos servicios a la navegación interna que se requieren para movilizar el buque (lanchaje, pilotaje, remolque y amarre de cabos). De información que obra en el EXPEDIENTE, se observó que el GIE GRUPO LOGRA realiza un posible trato discriminatorio entre aquellos USUARIOS que contratan el transporte marítimo con sus intermediarios (ya sea en Esquema 1: modalidad FOB o Esquema 2: modalidad CIF) y los que no lo contratan su intermediación [sic] marítima (Esquema 3: CFR), pues el GIE GRUPO LOGRA sólo paga los costos adicionales generados por realizar una enmienda a los USUARIOS que contratan los servicios de intermediación marítima que ofrece el GIE GRUPO LOGRA.

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que la externalidad que se materializa en el sobreprecio en la intermediación marítima es sostenible en el tiempo, derivado de la reputación y el actuar del GIE GRUPO LOGRA en la forma de ejercer control y proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues dichos mecanismos funcionan como amenazas creíbles a efecto de disuadir a los USUARIOS de contratar con terceros los servicios de intermediación marítima, lo cual pudiera constituir una barrera a la entrada para potenciales competidores.

Incentivos de GIE Grupo Logra en el Mercado Investigado para generar la externalidad negativa.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el GIE GRUPO LOGRA tiene incentivos económicos para extender el poder de mercado en la intermediación marítima, presumiblemente apalancado en el control y forma de proveer el servicio en el MERCADO RELEVANTE, pues el servicio de intermediación marítima le genera utilidades superiores a las utilidades que obtiene de prestar únicamente el servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Dado lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el GIE GRUPO LOGRA cuenta con incentivos para impedir la entrada o expansión de nuevos competidores en la prestación del servicio de intermediación marítima. Lo anterior en detrimento de los USUARIOS que no tienen alternativa y

⁹¹ En el DP se remite al folio 002294.

⁹² En el DP se remite a los folios 024358 y 024466 y al archivo electrónico denominado "aviso tarifas 2011-2017".

pagan un sobrecosto en el transporte marítimo debido a la intermediación marítima que únicamente beneficia al GIE GRUPO LOGRA.

Barrera 2: Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima.

Se observa que, dada la estructura actual en la que opera el GIE GRUPO LOGRA en torno al servicio en el MERCADO RELEVANTE, existen problemas de información entre los diversos participantes del MERCADO INVESTIGADO, que les impiden una adecuada toma de decisiones comerciales. Las asimetrías de información se observan por: i) la inexistencia de un registro público de los ritmos de descarga reales, y ii) la inexistencia de información veraz respecto del ingreso que el GIE GRUPO LOGRA obtiene al ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE libre de despachos y demoras.

Esta falta de información implica: i) dificultades para que los USUARIOS valoren y cuantifiquen adecuadamente el valor agregado de contratar los servicios de intermediación marítima o el SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA ante el desconocimiento del valor que tiene el ofrecer el servicio en el MERCADO RELEVANTE libre de despachos y demoras; ii) dificultades para que los USUARIOS valoren el costo actual y potencial de contratar servicios de intermediación marítima con proveedores alternativos, ante el desconocimiento de los ritmos de descarga reales, y iii) dificultades para que los intermediarios de servicios de transporte marítimo coticen en función de la productividad real en el PUERTO PROGRESO, ante el desconocimiento de los ritmos de descarga reales.

La Barrera 2 de las asimetrías de información generadas en el servicio en el MERCADO RELEVANTE distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO como a continuación se señala:

Efecto 2.1. La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios marítimos compitan libremente:

Se presume que GIE GRUPO LOGRA simula demoras en las descargas de los buques. De la información en el EXPEDIENTE se desprende que los porcentajes de demoras de buques que reportó por USUARIO el NAVIERO fueron muy inferiores a los porcentajes que reportó GIE GRUPO LOGRA para efectos del cálculo de pagos por despachos y demoras que realiza su bróker nacional, GRUNAPE, a su bróker internacional, BRÓKER 1. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que esta información es la misma que tiene API PROGRESO, pues GIE GRUPO LOGRA se la proporciona.

Así, se presume que el GIE GRUPO LOGRA simula ritmos de descarga inferiores a los que realmente realiza, a fin de apropiarse los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE y generar en los USUARIOS la percepción de que necesitan sus servicios "libres de despachos y demoras" a fin de no incurrir en costos adicionales. Lo anterior, incentiva a que los USUARIOS eviten contratar el servicio de transporte marítimo vía la intermediación marítima con un tercero.

Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados, junto con la asimetría de información sobre los ritmos reales de descarga, impide que los intermediarios competidores ofrezcan precios competitivos:

Conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que, durante el periodo de dos mil diez a dos mil diecisiete, en el POA el indicador de rendimiento registrado medido en THBO⁹³ ha permanecido prácticamente sin variación. Únicamente se ha incrementado 4.4%, pasando de cuatrocientos cincuenta a cuatrocientos setenta durante el periodo de dos mil diez al dos mil dieciséis. Sin embargo, los rendimientos reales o ritmos de descarga efectivos alcanzados por el GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, distan significativamente de los establecidos en el POA.

De esta manera, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las productividades históricas reales que ha alcanzado el GIE GRUPO LOGRA no son consistentes con los estándares de rendimiento promedio establecidos en el POA⁹⁴, ya que las reales son significativamente más altas. Por lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el ritmo de descarga establecido en el POA⁹⁵ no se ha actualizado y no está determinado con base en el historial de los ritmos promedio reales que ha alcanzado el GIE GRUPO LOGRA.

El GIE GRUPO LOGRA, mediante MULTISUR, llega a alcanzar un ritmo real de descarga muy superior al ritmo establecido en el POA y esta información que tiene en exclusiva el GIE GRUPO LOGRA le confiere una ventaja competitiva al permitirle conseguir menores tarifas por el flete marítimo.

De esta manera, el GIE GRUPO LOGRA, mediante sus intermediarios marítimos, puede contratar el servicio de transporte marítimo cotizando los ritmos de descarga del granel agrícola a un nivel superior del que se encuentra establecido en el POA para la TERMINAL ESPECIALIZADA. Lo anterior, le permite contratar tarifas más bajas entre sus intermediarios y el NAVIERO y tener mayor margen para ofrecer a los USUARIOS sus servicios de intermediación de transporte marítimo.

De esta manera, dada la asimetría de información en los ritmos de descarga reales que se pueden ofrecer en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, los ritmos establecidos en el POA funcionan como la única referencia para potenciales competidores en el servicio de intermediación marítima, no así para el GIE quien conoce el ritmo de descarga real.

La falta de información respecto de los ritmos de descarga del granel agrícola que realmente se pueden alcanzar en PUERTO PROGRESO funge como una barrera a la entrada para potenciales competidores, toda vez que cualquier otro potencial competidor intermediario o bróker toma el ritmo establecido en el POA como referencia para ofrecer tarifas a los USUARIOS, mientras que GIE GRUPO LOGRA tiene la información necesaria para acordar en los contratos de fletamento, ritmos de descarga muy superiores a los establecidos en el POA y, en consecuencia, puede obtener menores tarifas de transporte marítimo.

Barrera 3: Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el establecimiento de tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE que utiliza el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, se realiza mediante un criterio histórico que no es competitivo.

⁹³ En el DP se indica: "Toneladas Hora Buque en Operación, unidad de medida de rendimiento para las maniobras que se calcula de la siguiente forma: Toneladas operadas / [Inicio de operaciones buque – Fin de Operaciones buque]".

⁹⁴ En el DP se remite al folio 21562.

⁹⁵ En el DP se indica: "La aprobación del POA está a cargo del Comité de Operación de la API PROGRESO, mismo que envía a la SCT para su análisis y seguimiento dentro de los primeros treinta días del año que corresponda. Una vez aprobado, API PROGRESO verifica el cumplimiento de los rendimientos de manera mensual con base en los datos que son enviados por los cesionarios, en este caso GIE GRUPO LOGRA (y debe establecerse con base en el histórico de los rendimientos reales alcanzados). Segundo párrafo de la condición decimoprimeras del TÍTULO DE CONCESIÓN."

Efecto 3. El esquema de tarifas con referentes históricos y la tarifa máxima del servicio en el MERCADO RELEVANTE impiden trasladar eficiencias a los USUARIOS al no estar asociadas a costos.

El esquema de tarifas del servicio en el MERCADO RELEVANTE: i) no permite trasladar las eficiencias de las maniobras al USUARIO, cuando contrata un SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA; ii) no obedece a una estructura o racional de costos, y iii) posiblemente se utiliza como un mecanismo discriminatorio de descuentos a los USUARIOS que contratan el transporte marítimo bajo cualquiera de los Esquemas (ya sea en Esquema 1: modalidad FOB, Esquema 2: modalidad CIF o Esquema 3: modalidad CFR), pues la tarifa máxima registrada es significativamente más alta que las tarifas efectivamente cobradas por el GIE GRUPO LOGRA, por lo que puede justificar su esquema tarifario a pesar de que no refleja precios en condiciones de competencia.

Cabe señalar que, de conformidad con el artículo 3, fracción IV de la LFCE, si bien la posible barrera del esquema de las tarifas máximas e históricas no impide directamente el acceso de competidores o limita su capacidad de competir en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, sí distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia al encarecer los servicios para los USUARIOS. Lo anterior de conformidad con lo siguiente:

Esquema de tarifas histórico.- Durante el periodo investigado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que para el servicio en el MERCADO RELEVANTE no existe un esquema tarifario acorde con los costos y planes de inversión del GIE GRUPO LOGRA, principalmente porque las tarifas negociadas con los diversos USUARIOS tienen un origen histórico, ya que se determinaron antes de otorgarse la cesión parcial de derechos a MULTISUR, y únicamente se actualizan año con año utilizando el Índice Nacional de Precios al Consumidor.⁹⁶

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, derivado del esquema histórico por el cual fueron determinadas dichas tarifas, los USUARIOS que contratan un SERVICIO INTEGRADO con el GIE GRUPO LOGRA no se benefician de la integración vertical de este AGENTE ECONÓMICO.

Trato discriminatorio al Agente Económico dedicado a consolidar las cargas. - Existe un Agente Económico dedicado a consolidar las cargas de diversos USUARIOS que no cuentan con la capacidad para trasladar su producto en una sola embarcación derivado del poco volumen que movilizan cada uno.

Para dichos USUARIOS (parte de la demanda FOB o Esquema 1) se observó un posible trato discriminatorio por parte del GIE GRUPO LOGRA en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE, dicho trato no se explica pues el GIE GRUPO LOGRA no incurre en ningún costo adicional por la descarga del buque.

Cabe destacar que, únicamente a un USUARIO que consolida su carga, el GIE GRUPO LOGRA le aplica una tarifa diferenciada en la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE aplicando un descuento adicional que varía entre 4% y 9% dependiendo del tipo de producto que transporta respecto de los demás USUARIOS.

Descuentos sobre la tarifa máxima como mecanismo discriminatorio.- La tarifa máxima registrada para el servicio en el MERCADO RELEVANTE, únicamente se actualiza anualmente por el Índice Nacional de Precios al Consumidor. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dicha tarifa máxima es elevada y no ha sido restrictiva para la determinación de precios del servicio en el MERCADO RELEVANTE por parte del GIE GRUPO LOGRA, ya que permite al GIE GRUPO LOGRA un alto margen para aplicar descuentos indiscriminadamente a sus diversos USUARIOS.

⁹⁶ En el DP se remite al folio 023929.

En promedio dichos descuentos han sido superiores al 46% sobre la tarifa máxima registrada, lo que permite inferir que la tarifa máxima no corresponde a la estructura de costos del servicio en el MERCADO RELEVANTE y se encuentra constantemente por arriba de las tarifas que efectivamente cobra el GIE GRUPO LOGRA. En vista de la disparidad entre los descuentos aplicados a los USUARIOS respecto de la tarifa máxima, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA puede concluir que las tarifas máximas establecidas en realidad fungen como un parámetro laxo que permite realizar un posible trato discriminatorio entre USUARIOS, siempre y cuando no se sobrepase este tope.

Finalmente, no pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, que las tarifas de maniobras de descarga efectivamente cobradas por el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, a los USUARIOS en PUERTO PROGRESO son 51% más elevadas que las tarifas de maniobras de descarga (MANIOBRA ESPECIALIZADA) en el puerto de Veracruz, y 46% mayores que las tarifas que se cobran en el puerto de Coatzacoalcos (MANIOBRA DIRECTA),⁹⁷ y a pesar de ello, los USUARIOS prefieren internar el granel agrícola por PUERTO PROGRESO, pues trasladarse a otro puerto implicaría mayores costos logísticos.

Medidas correctivas. A continuación, se expone lo correlativo a las medidas correctivas propuestas por la AUTORIDAD INVESTIGADORA para eliminar las posibles barreras a la competencia y sus efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO.

[espacio en blanco]

⁹⁷ En el DP se remite al folio 023191.

Cuadro. Correspondencia entre las posibles barreras a la competencia y libre concurrencia detectadas, los efectos anticompetitivos generados, sus medidas correctivas y recomendaciones, así como su seguimiento ante esta Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN).

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
<u>Barrera 1</u> <u>Control y forma de</u> <u>provisión del servicio en el</u> <u>Mercado Relevante que</u> <u>genera externalidades</u> <u>negativas en el servicio de</u> <u>intermediación de</u> <u>transporte marítimo hacia</u> <u>el Puerto Progreso.</u>	<u>Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de</u> <u>intermediación de transporte</u> <u>marítimo:</u> Del análisis realizado por esta Autoridad Investigadora se presume que la forma en que el GIE Grupo Logra, a través de Multisur, controla y provee el servicio en el Mercado Relevante, genera externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo para los Usuarios.	Medida A.1.: Orden al GIE Grupo Logra, mediante Multisur, para que, una vez establecidos en el POA los ritmos reales de descarga tanto para la Terminal Especializada como para la Terminal Pública (ver Medida B.2. y Recomendación B.2.), se remunere a los Usuarios por cada uno de sus buques cuando éstos hayan tenido, por causas atribuibles al GIE Grupo Logra, un ritmo de descarga menor al establecido en el POA. Esta remuneración debe ser por un monto suficiente para que el GIE Grupo Logra internalice el costo de la externalidad generada al Usuario en el servicio de transporte marítimo. Monto que deberá ser calculado conforme a lo propuesto en el Dictamen Preliminar. En tanto no se establezcan en el POA los ritmos reales de descarga, el GIE Grupo Logra, mediante Multisur, deberá realizar la referida remuneración cuando la prestación del servicio en el Mercado Relevante se realice con ritmos de descarga menores a los que el GIE Grupo Logra ha pactado en sus contratos de fletamento.	Para la Medida A.1.: El GIE Grupo Logra, a través de Multisur, proporcionará a la Comisión, dentro del primer trimestre de cada año: un listado de buques con la siguiente información generada durante el año inmediato anterior: i) identificación del buque; ii) fecha y hora de atraque y desatraque, iii) nombre del Usuario; iv) rendimientos reales alcanzados por buque en cada terminal (o rendimiento promedio en caso de enmiendas); v) monto de la remuneración por incumplimiento del ritmo de descarga al Usuario; vi) fecha en que se realizó el pago de la remuneración al Usuario, y vii) la documentación que soporte las remuneraciones (facturas, notas de crédito, bonificaciones, etc.) que comprueben lo anterior. La información anterior se deberá proporcionar anualmente durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a Multisur explotar la Terminal Especializada y en tanto no entre en

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
		<p><i>Medida A.2.: Orden al GIE Grupo Logra, mediante Multisur, para que proponga a API Progreso la modificación de la cláusula novena de su Contrato de Cesión Parcial de Derechos vigente para establecer la obligación del GIE Grupo Logra, mediante Multisur, de remunerar a los Usuarios cuyos buques hayan tenido un ritmo de descarga menor a los establecidos en el POA, en los términos de la Medida B.1.</i></p>	<p><i>vigor el convenio modificatorio que se ordena en la Medida A.2.</i></p> <p><i>Para la Medida A.2.: El GIE Grupo Logra a través de Multisur, proporcionará a la Comisión el acuse de recibo de API Progreso de la solicitud de cambio de la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de Multisur, en los tres meses posteriores a la fecha en que haya surtido efectos la notificación de la resolución del Pleno de esta Comisión (Pleno), en los términos de la Medida B.1. El GIE Grupo Logra a través de Multisur, proporcionará a la Comisión el nuevo Contrato de Cesión Parcial de Derechos a más tardar diez días hábiles después de haber sido celebrado con API Progreso. En tanto no se entregue a la Comisión el nuevo Contrato de Cesión Parcial de Derechos, el GIE Grupo Logra presentará dentro del primer trimestre de cada año que se encuentre vigente el Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a Multisur explotar la Terminal Especializada, un informe en el que describa el avance de las negociaciones para la modificación</i></p>

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
		<p><i>Recomendación A.1: Recomendación a API Progreso, para que realice un convenio modificatorio de la cláusula novena del Contrato de Cesión Parcial de Derechos de Multisur, a efecto de establecer la obligación del GIE Grupo Logra, mediante Multisur, de pagar una remuneración a los Usuarios cuyos buques hayan tenido un ritmo de descarga menor a los establecidos en el POA.</i></p> <p><i>Recomendación A.2: Recomendación a la SCT para que apruebe favorablemente, dentro del procedimiento correspondiente, la propuesta de convenio modificatorio al Contrato de Cesión Parcial de Derechos celebrado entre API Progreso y Multisur, en cumplimiento a los estándares mínimos de productividad y sanción en caso de incumplimiento.</i></p>	<p><i>de dicho contrato, acorde con este Dictamen Preliminar.</i></p> <p><i>Para la Recomendación A.1. La Comisión recomienda a API Progreso que presente a esta Comisión un informe sobre las acciones que tomó en seguimiento a la Recomendación A.1. Se recomienda que dicho informe se presente trimestralmente, a partir de que Multisur le solicite la modificación al Contrato de Cesión Parcial de Derechos y hasta que entre en vigor el convenio modificatorio que se ordena en la Medida A.2.</i></p> <p><i>La Comisión podrá publicar lo informado por API Progreso en seguimiento a la recomendación.</i></p> <p><i>Para la Recomendación A.2. La Comisión recomienda a SCT que le informe sobre las acciones que tomó en seguimiento a la Recomendación A.2. Se recomienda que dicho informe se presente trimestralmente, a partir de que API Progreso o Multisur le informen de la solicitud de modificación al Contrato de Cesión Parcial de</i></p>

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
<p><u>Barrera 2</u> <u>Asimetrías de información</u> <u>generadas por Multisur</u> <u>respecto de los ritmos de</u> <u>descarga y de los</u> <u>despachos y demoras</u> <u>relacionados con el</u> <u>servicio en el Mercado</u> <u>Relevante que desincentiva</u> <u>la entrada de competidores</u> <u>en la intermediación</u> <u>marítima.</u></p>	<p><u>Efecto 2.1. La ausencia de información</u> <u>en despachos y demoras reales, le</u> <u>permite al GIE Grupo Logra</u> <u>apropiarse de las eficiencias y</u> <u>desincentiva a los Usuarios a contratar</u> <u>con terceros e impide que los</u> <u>intermediarios marítimos compitan</u> <u>libremente: Del análisis realizado por</u> <u>esta Autoridad Investigadora se</u> <u>presume que mediante los contratos</u> <u>libres de despachos y demoras que</u> <u>celebran los brókers Grunape y Bróker</u> <u>1, el GIE Grupo Logra simula los</u> <u>montos de despachos y demoras</u> <u>atribuibles a los ritmos de descarga</u> <u>reales, a fin de apropiarse los ingresos</u> <u>generados por las eficiencias en la</u> <u>prestación del servicio en el Mercado</u> <u>Relevante y no transferirlos a los</u> <u>Usuarios.</u></p>	<p>Medida B.1. Orden al GIE Grupo Logra, a través de Grupo Logra, para que: i) publique en la página de Internet de Grupo Logra los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que atienda Multisur en el Puerto Progreso, manteniendo un registro histórico público actualizado semanalmente y ii) publique en la página de Internet de Grupo Logra los ritmos de descarga efectivamente alcanzados (THBO) por cada buque de granel agrícola que atienda el GIE Grupo Logra en el Puerto Progreso, manteniendo un registro histórico público actualizado semanalmente.</p>	<p><u>Derechos en comento y hasta que</u> <u>entre en vigor el convenio</u> <u>modificatorio que se ordena en la</u> <u>Medida A.2.</u> <u>La Comisión podrá publicar lo</u> <u>informado por SCT en seguimiento</u> <u>a la recomendación.</u></p> <p>Para la Medida B.1.: * El GIE Grupo Logra a través de Grupo Logra, deberá publicar y actualizar semanalmente en su página de Internet la versión pública de los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que Multisur atienda en Puerto Progreso. En dicho sitio de Internet deberá mantener el registro histórico público de los Estados de Hechos y los ritmos de descarga efectivamente alcanzados por cada buque que publique semanalmente. El acceso público al registro histórico los Estados de Hechos y los ritmos de descarga efectivamente alcanzados por cada buque en Puerto Progreso deberá realizarse dentro del plazo de dos meses contados a partir de la notificación de la resolución del Pleno.</p>

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
		<p>Recomendación B.1. Recomendación a API Progreso para que publique en su página de Internet los Estados de Hechos de cada barco de granel agrícola en el Puerto Progreso, manteniendo un registro histórico público actualizado.</p>	<p>A efecto de dar seguimiento, se ordena al GIE Grupo Logra a través de Grupo Logra, que presente a esta Comisión de manera semestral durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a Multisur explotar la Terminal Especializada, las capturas de pantalla de los estados de hechos y los ritmos de descarga publicados semanalmente en su página.</p> <p>Para la Recomendación B.1. * La Comisión recomienda a API Progreso publicar y actualizar semanalmente en su página de Internet los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola que se atiende en Puerto Progreso y que mantenga en dicha página de Internet un registro histórico público actualizado de los Estados de Hechos de cada buque de granel agrícola en el Puerto Progreso. Se recomienda que, dentro del plazo de dos meses a partir de que haya surtido efectos la notificación de la resolución del Pleno a API Progreso presente un informe respecto de las acciones que realice</p>

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
	<p><u>Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados.</u> Del análisis realizado por esta Autoridad Investigadora se presume que el GIE Grupo Logra, a través de Multisur, alcanza un ritmo real de descarga superior al ritmo establecido en el POA, la ausencia de transparencia de esta información en el POA impide que los intermediarios marítimos competidores ofrezcan tarifas competitivas en el servicio de transporte marítimo, lo que genera una posible barrera a la competencia.</p>	<p>Medida B.2. Orden al GIE Grupo Logra, a través de Multisur, para que: i) contrate expertos imparciales y calificados para la realización de un estudio en donde se determinen los ritmos de descarga reales, medidos en THBO, que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el Mercado Relevante tanto en el muelle ocho (8) de la Terminal Especializada como en el muelle siete (7) de la Terminal Pública, y ii) con base en dicho estudio, solicite a API Progreso y a SCT la modificación de los ritmos de descarga establecidos en el POA para la prestación del servicio en el Mercado Relevante.</p>	<p>en atención a la Recomendación B.1. Se recomienda que API Progreso presente semestralmente una actualización del informe de acciones en atención a la Recomendación B.1. durante la vigencia del Contrato de Cesión Parcial de Derechos que le permite a Multisur explotar la Terminal Especializada. La Comisión podrá publicar lo informado por API Progreso en seguimiento a la recomendación.</p> <p>Para la medida B.2.: * El GIE Grupo Logra, a través de Multisur presentará ante API Progreso y la Comisión, en un plazo de tres meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del Pleno, el estudio en el cual se determinen los ritmos de descarga reales, medidos en THBO, que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el Mercado Relevante tanto en la Terminal Especializada como en la Terminal Pública. Para tal efecto, es necesario que se demuestre que el (los) experto(s) encargado(s) de elaborar el estudio</p>

28711



Pleno
Resolución
Expediente IEBC-002-2016

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
			<p>sea independiente e imparcial a cualquier empresa que integra el GIE Grupo Logra, así como su capacidad técnica. Dado lo anterior, junto con el estudio realizado el GIE Grupo Logra, mediante Multisur, deberá entregar ante la Comisión: i) los datos de contacto de quién elabore dicho estudio, y ii) los documentos que acrediten la imparcialidad y capacidad técnica del experto.</p> <p>Finalizados los tres meses posteriores al surtimiento de efectos de la notificación de la resolución del Pleno, el GIE Grupo Logra, a través de Multisur, tendrá un mes adicional para presentar la documentación que compruebe que solicitó a API Progreso la modificación, con base en el estudio realizado, de los ritmos de descarga establecidos en el POA para la prestación del servicio en el Mercado Relevante.</p>
		<p>Recomendación B.2. Recomendación a API Progreso para que realice el cambio de los ritmos de descarga establecidos en el POA, de acuerdo con los ritmos de descarga reales que Multisur alcanza en la prestación del servicio en</p>	<p>Para la recomendación B.2.:</p> <p>* La Comisión recomienda a API Progreso que presente ante la Comisión el acuerdo por virtud del cual API Progreso aprueba el cambio de los ritmos de descarga</p>

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
<p>Barrera 3 <u>Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos, para la prestación del servicio en el Mercado Relevante.</u></p>	<p>Efecto 3. Del análisis realizado por esta Autoridad Investigadora se presume que el esquema de tarifas con referentes históricos y la tarifa máxima del servicio en el Mercado Relevante impiden trasladar eficiencias a los Usuarios al no estar asociadas a costos.</p>	<p>el Mercado Relevante y conforme al estudio que se realice en atención a la Medida B.2.</p> <p>Medida C.1. Orden al GIE Grupo Logra, para que: i) mediante Multisur y Grunape modifique a la baja su sistema de tarifas históricas y cobre tarifas acordes al volumen y costos en la prestación del servicio en el Mercado Relevante, ii) mediante Multisur presente la solicitud correspondiente ante la SCT para modificar a la baja sus tarifas máximas registradas para la prestación del servicio en el Mercado Relevante, acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el Mercado Relevante, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria, y iii) mediante Multisur mantenga las tarifas máximas para la prestación del servicio en el Mercado Relevante, acorde con los costos operativos de la prestación del servicio en el Mercado Relevante, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p>	<p>del POA. Lo anterior dentro del plazo de un mes contado a partir de que GIE Grupo Logra, mediante Multisur, solicite a API Progreso la modificación de los ritmos de descarga establecidos en el POA. La Comisión podrá publicar lo informado por API Progreso en seguimiento a la recomendación.</p> <p>Para la Medida C.1.:</p> <p>* El GIE Grupo Logra, a través de Multisur, presentará ante la Comisión dentro de un plazo de un mes contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del Pleno, el nuevo esquema de tarifas para la prestación del servicio en el Mercado Relevante, así como la memoria completa de cálculo en el que se incluya el procedimiento y la información sobre la cual se calcularon.</p> <p>* Asimismo, el GIE Grupo Logra, a través de Multisur y Grunape, presentará ante la Comisión dentro de un plazo de dos meses contado a partir de que surta efectos la notificación de la resolución del Pleno, las facturas y contratos que comprueben que ha comenzado a</p>

28713



Pleno
Resolución
Expediente IEBC-002-2016

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
			<p>aplicar el nuevo esquema de tarifas para la prestación del servicio en el Mercado Relevante.</p> <p>* El GIE Grupo Logra, a través de Multisur, proporcionará a la Comisión, dentro del primer trimestre del año siguiente a que surta efectos la notificación de la resolución del Pleno la documentación que compruebe que solicitó ante la SCT el registro de nuevas tarifas máximas para la prestación del servicio en el Mercado Relevante conforme los costos operativos de la prestación del servicio en el Mercado Relevante, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>* En caso de que el GIE Grupo Logra, a través de Multisur, solicite modificaciones posteriores a la tarifa máxima registrada para la prestación del servicio en el Mercado Relevante, proporcionará a la Comisión, dentro de un plazo de un mes contado a partir de que solicite la modificación ante la SCT, la documentación que compruebe que la modificación que se solicita es acorde con los costos operativos</p>

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
		<p>Recomendación C.I. Recomendación a API Progreso para que, dentro del procedimiento correspondiente de la SCT, coadyuve a la modificación a la baja de la tarifa máxima registrada para la prestación del servicio en el Mercado Relevante, considerando los costos operativos y productividad efectiva de la prestación del servicio en el Mercado Relevante, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p>	<p>de la prestación del servicio en el Mercado Relevante, conforme los costos operativos de la prestación del servicio en el Mercado Relevante, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p> <p>Las tarifas máximas registradas ante la SCT para la prestación del servicio del Mercado Relevante se podrán actualizar de forma semestral acorde al índice inflacionario por un factor de ajuste por eficiencia, sin necesidad de presentar la documentación a la Comisión.</p> <p>Para la Recomendación C.I.:</p> <p>* La Comisión recomienda a API Progreso que en el plazo de un mes contado a partir de que GIE Grupo Logra, a través de Multisur, presente el proyecto de modificación a la tarifa máxima para la prestación del servicio en el Mercado Relevante, API Progreso presente ante la Comisión las observaciones que realice a dicho proyecto de modificación de la tarifa máxima y la documentación que entregue a SCT respecto de la</p>

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICAPleno
Resolución
Expediente IEBC-002-2016

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
		<p>Recomendación C.2. Recomendación a SCT para que revise y registre, dentro del procedimiento "Manual para el Registro de Bases de Regulación Tarifaria y de Precios de Servicios Portuarios", la propuesta de API Progreso y del GIE Grupo Logra para modificar a la baja las tarifas máximas del servicio en el Mercado Relevante y, considere en su análisis los costos operativos y de productividad efectiva de la prestación del servicio en el Mercado Relevante, la amortización de la inversión realizada y una utilidad conforme a los estándares internacionales de la actividad portuaria.</p>	<p>modificación de las tarifas máximas para la prestación del servicio en el Mercado Relevante. La Comisión podrá publicar lo informado por API Progreso en seguimiento a la recomendación.</p> <p>Para la Recomendación C.2.: * La Comisión recomienda a SCT que presente ante la Comisión las observaciones y cambios que realice a la propuesta de API Progreso y del GIE Grupo Logra para la modificación de las tarifas máximas para la prestación del servicio en el Mercado Relevante. Lo anterior, dentro del plazo de un mes contado a partir de que SCT reciba la solicitud de modificación de tarifas de API Progreso y del GIE Grupo Logra. Asimismo, la Comisión recomienda a SCT que presente ante la Comisión las tarifas máximas para la prestación del servicio en el Mercado Relevante que se registren o autoricen como resultado de la solicitud de API Progreso y del GIE Grupo Logra. Lo anterior, dentro del plazo de un mes contado a partir de que SCT resuelva sobre el</p>

Barrera	Efecto	Medidas y Recomendaciones	Seguimiento
			<p>procedimiento de modificación de tarifas máximas.</p> <p>La Comisión podrá publicar lo informado por SCT en seguimiento a la recomendación.</p>

[espacio en blanco]

28716

III. MANIFESTACIONES AL DP

CUARTA.- En este apartado se analizan los argumentos formulados por GRUPO LOGRA, realizados en términos de la fracción IV del artículo 94 de la LFCE. Tomando en cuenta que algunos argumentos resultan fundados y suficientes para desvirtuar las conclusiones a las cuales arribó la AI en el DP, se abordará el análisis de éstos, sin que sea necesario abundar en el resto de los agravios.⁹⁸ A continuación, se exponen las líneas argumentativas.

GRUPO LOGRA manifestó:⁹⁹

[REDACTED] B [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] B [REDACTED] [REDACTED]

⁹⁸ En apoyo se cita la jurisprudencia P./J. 3/2005 con número de registro 179367, emitida en la novena época por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la contradicción de tesis 37/2003-PL, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XXI, febrero de 2005, a página 5, bajo el rubro: **"CONCEPTOS DE VIOLACIÓN EN AMPARO DIRECTO. EL ESTUDIO DE LOS QUE DETERMINEN SU CONCESIÓN DEBE ATENDER AL PRINCIPIO DE MAYOR BENEFICIO, PUDIÉNDOSE OMITIR EL DE AQUELLOS QUE AUNQUE RESULTEN FUNDADOS, NO MEJOREN LO YA ALCANZADO POR EL QUEJOSO, INCLUSIVE LOS QUE SE REFIEREN A CONSTITUCIONALIDAD DE LEYES.** De acuerdo con la técnica para resolver los juicios de amparo directo del conocimiento de los Tribunales Colegiados de Circuito, con independencia de la materia de que se trate, el estudio de los conceptos de violación que determinen su concesión debe atender al principio de mayor beneficio, pudiéndose omitir el de aquellos que, aunque resulten fundados, no mejoren lo ya alcanzado por el quejoso, inclusive los que se refieren a constitucionalidad de leyes. Por tanto, deberá quedar al prudente arbitrio del órgano de control constitucional determinar la preeminencia en el estudio de los conceptos de violación, atendiendo a la consecuencia que para el quejoso tuviera el que se declararan fundados. Con lo anterior se pretende privilegiar el derecho contenido en el artículo 17, segundo párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, consistente en garantizar a los ciudadanos el acceso real, completo y efectivo a la administración de justicia, esto es, que en los diversos asuntos sometidos al conocimiento de los tribunales de amparo se diluciden de manera preferente aquellas cuestiones que originen un mayor beneficio jurídico para el gobernado, afectado con un acto de autoridad que al final deberá ser declarado inconstitucional."

Adicionalmente, en apoyo a la siguiente jurisprudencia por contradicción se exponen las manifestaciones de los argumentistas sin que estos sean transcritos literalmente: tesis 2a./J. 58/2010 con número de registro 164618, emitida en la novena época por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en contradicción de tesis 50/2010, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XXXI, Mayo de 2010, página 830, bajo el rubro: **"CONCEPTOS DE VIOLACIÓN O AGRAVIOS. PARA CUMPLIR CON LOS PRINCIPIOS DE CONGRUENCIA Y EXHAUSTIVIDAD EN LAS SENTENCIAS DE AMPARO ES INNECESARIA SU TRANSCRIPCIÓN.** De los preceptos integrantes del capítulo X "De las sentencias", del título primero "Reglas generales", del libro primero "Del amparo en general", de la Ley de Amparo, no se advierte como obligación para el juzgador que transcriba los conceptos de violación o, en su caso, los agravios, para cumplir con los principios de congruencia y exhaustividad en las sentencias, pues tales principios se satisfacen cuando precisa los puntos sujetos a debate, derivados de la demanda de amparo o del escrito de expresión de agravios, los estudia y les da respuesta, la cual debe estar vinculada y corresponder a los planteamientos de legalidad o constitucionalidad efectivamente planteados en el pliego correspondiente, sin introducir aspectos distintos a los que conforman la litis. Sin embargo, no existe prohibición para hacer tal transcripción, quedando al prudente arbitrio del juzgador realizarla o no, atendiendo a las características especiales del caso, sin demérito de que para satisfacer los principios de exhaustividad y congruencia se estudien los planteamientos de legalidad o inconstitucionalidad que efectivamente se hayan hecho valer."

⁹⁹ Folios 26122 a 26124, 26132, 26158, 26159, 26191, 26192, 26223 y 26227.

Eliminado: un párrafo y un renglón

B

B

B

B

Al mismo tiempo, la multiplicidad de variables y los altos riesgos asociados al transporte naviero, así como los retos logísticos de integrar diversos eslabones de la cadena de suministro, pueden representar una barrera para que los clientes menos experimentados recurran a mercados internacionales y pueden elevar sustancialmente los costos, incluso de los clientes con mayor exposición a estos procesos.

B

Según la AI, el GIE LOGRA impone un sobreprecio a los usuarios que contratan con él la intermediación del transporte marítimo, respecto de otros oferentes del servicio. Sin embargo, el cobro adicional,

B

B

B

Eliminado: una tabla, tres párrafos, nueve renglones y veinte palabras

¹⁰⁰ GRUPO LOGRA indica como fuente: "Anexo 2 del Tercer Requerimiento de Información del GIE GRUPO LOGRA".

B

B

La AI considera que el “descuento” sobre la tarifa del naviero que otorgó el GIE LOGRA a un usuario en dos mil dieciséis es una señal a los posibles entrantes del mercado de intermediación marítima para disuadirles de entrar, es decir, que en caso de intentar entrar a este mercado, el GIE LOGRA tiene la capacidad de bajar sus precios.

Para concluir lo anterior, la AI no se basa en ningún elemento del expediente que respalde su dicho. Ningún intermediario ha indicado que no entra en ese mercado dado que existe esta supuesta amenaza, ni ningún usuario se ha quejado de que no pudo contratar con otro intermediario. Al contrario, los usuarios han contratado cuando les convenían los servicios de competidores de BRÓKER 2.

Adicionalmente, no se demuestra una lógica económica en términos de competencia económica por tres razones:

1. La AI supone que el control y la manera de proveer el servicio del mercado relevante permite al GIE LOGRA disuadir la contratación de otros intermediarios de transporte marítimo; eso dado que existe la amenaza creíble de que, al contratar otro agente, el GIE LOGRA tiene la capacidad de reducir los ritmos de descarga, lo cual puede implicar costos adicionales. Sin reconocer que es el caso, en estas circunstancias,

B

2. En caso de que la AI quisiera demostrar tal señal como elemento de disuasión para entrar en el mercado de intermediación, debería analizar ese mercado para delimitar el mercado relevante en su dimensión producto y geográfica, así como si existe un poder de mercado. Eso, dado que esta supuesta barrera no está vinculada con el mercado relevante; el GIE LOGRA no puede utilizar su poder de mercado en el mercado relevante para mandar esta “señal”. Al no haber analizado el mercado de intermediación marítima, la AI no demostró que existe un poder de mercado y sin poder de mercado no puede existir una barrera a la competencia de carácter conductual. Asimismo, al haber realizado un análisis de mercado, la AI se hubiera dado cuenta que existen muchos intermediarios que compiten con BRÓKER 2.

3. Incluso si tuviera poder de mercado, la lógica económica en términos de competencia implica que un agente económico otorga descuentos para

Eliminado: siete renglones

disuadir la entrada cuando puede recuperar este descuento en un segundo tiempo. Sin embargo, en el presente caso la AI no demuestra que el GIE LOGRA podría recuperar ese descuento. En particular, se considera que no existen barreras a la entrada en el mercado de intermediación marítima por lo que [REDACTED] B [REDACTED]

Por lo tanto, se solicita a esa Comisión considerar que la AI no fundó ni motivó suficientemente esa barrera, al no demostrar un daño a la competencia económica.

Asimetría de Información

GRUPO LOGRA refiere que [REDACTED] B [REDACTED] así como que sus clientes manifiestan conformidad con el servicio libre de demoras y despachos.

GRUPO LOGRA y API manifestaron:¹⁰¹

API asevera que sí publica información real sobre las estadísticas del PUERTO PROGRESO, incluyendo la terminal de granel agrícola pues dentro de los diez primeros días de cada mes, publica en su página web: "<https://www.puertosyucatan.com/>" la información estadística que se generó en el mes anterior. En el apartado de estadísticas, la información que está publicada es histórica (últimos diez años), por movimiento de carga mensual (año actual) y los rendimientos por tipo de operación de maniobras. Estos indicadores son publicados también por la SCT de manera trimestral para todos los puertos.

Asimismo, los AGENTES refieren que cualquier persona puede tener acceso a la información relevante para determinar el ritmo de descarga a pactar con el NAVIERO. La API y la SCT de manera trimestral publican las estadísticas sobre los ritmos de descarga para cada puerto de la República Mexicana, dicha información se encuentra en la siguiente página web de la SCT: "<http://www.sct.gob.mx/index.php?id=199>".

Adicionalmente la API señaló que los indicadores de rendimiento que publica son elaborados a partir de información proporcionada por: 1) el CCTM que provee las horas reales del arribo, atraque, desatraque y zarpe del barco; y 2) los estados de hechos que proveen, entre otros, el tonelaje de carga y producto y permiten calcular los rendimientos de los barcos.

Al respecto, GRUPO LOGRA refiere que [REDACTED] B [REDACTED]

¹⁰¹ Folios 26112, 26114, 26115, 26116, 26223, 26227, 26232, 26233 y 26254.

B; así como que sus clientes manifiestan conformidad con el servicio libre de demoras y despachos.

Asimismo, GRUPO LOGRA y API señalaron lo siguiente:¹⁰²

El procedimiento previsto en la LFCE cuyo objetivo último es la regulación de precios es el previsto en el artículo 96 de la LFCE, el cual limita la intervención de la autoridad de competencia a la determinación de la existencia de condiciones de competencia efectiva.

La AI le da la vuelta al marco regulatorio en materia de tarifas de maniobras en puertos al establecer una serie de medidas para contrarrestar la supuesta Barrera tres, las cuales constituyen la imposición de una metodología para establecer tarifas de manera velada. Sin embargo, el artículo 94 de la LFCE se refiere a un procedimiento para determinar si existen barrera a la competencia o insumos esenciales. La LFCE prevé en su artículo 96 el procedimiento a seguir por parte de la Comisión para determinar si existen condiciones de competencia efectiva para que posteriormente la autoridad sectorial pueda regular.

De las medidas y recomendaciones propuestas por la AI se desprende que, al no contar con facultades para ordenar a la SCT establecer un nuevo nivel tarifario, lo que hace es emitir órdenes al GIE LOGRA para que solicite a la SCT que regule las tarifas conforme a los criterios emitidos en el DP y recomendar que API coadyuve en esa baja de tarifas. La AI va al extremo de "recomendar" a SCT que le notifique las nuevas tarifas máximas registradas dentro de un plazo de un mes.

Como se puede observar, esta estructura, mediante la cual la AI emite "recomendaciones" a las autoridades del sector, pero refuerza dichas "recomendaciones" mediante órdenes al Agente Económico (órdenes, cuyo incumplimiento tiene como consecuencia multas de hasta el diez por ciento de los ingresos del Agente Económico) no es más que una manera de buscar imponer una tarifa sin cumplir con las formalidades exigidas, tanto por la LP, como por la LFCE.

La LP prevé expresamente que en caso de que sólo exista una terminal o una terminal dedicada a la atención de ciertas cargas, o un solo prestador, la SCT podrá solicitar la intervención de la Comisión, con el objetivo de que la Comisión determine si existen condiciones de competencia y que, en su caso, la SCT pueda regular las tarifas. Ello, conforme a lo indicado en el artículo 16, fracción VIII de la LP.

¹⁰² Folios 26290 a 26294 y 26117 a 26118.

Cabe recordar que la facultad para regular las tarifas de maniobra de descarga de granel agrícola es otorgada a la SCT en virtud de lo establecido en el artículo 61 y 62 de la LP.

Los argumentos antes referidos resultan **fundados y suficientes** porque, de los hechos descritos en el DP, no se desprende la existencia de limitaciones, restricciones o manifestaciones para que otros proveedores puedan prestar los servicios en el mercado relacionado a los usuarios.

El artículo 3, fracción IV, de la LFCE a la letra reza que:

"IV. Barreras a la Competencia y la Libre Concurrencia: cualquier característica estructural del mercado, hecho o acto de los agentes económicos que tenga por objeto o efecto impedir el acceso de competidores o limitar su capacidad para competir en los mercados; que impidan o distorsionen el proceso de competencia y libre concurrencia, así como las disposiciones jurídicas emitidas por cualquier orden de gobierno que indebidamente impidan o distorsionen el proceso de competencia y libre concurrencia;"

Del dispositivo en cita se desprende que, para acreditar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia, es necesario que se colmen los siguientes elementos:

- [i] Que la posible barrera (es decir, la característica del mercado, el acto o hecho de un agente o la disposición jurídica en cuestión) **impida o distorsione** el proceso de competencia y libre concurrencia; y
- [ii] Únicamente para el caso de hechos o actos de agentes económicos, que estos, adicionalmente, tengan el **objeto o efecto de impedir el acceso** de competidores o **limitar la capacidad** de estos para competir en el mercado.

Por su parte, la AI sostiene que las posibles barreras consisten en:

Primera. La existencia de un proveedor único en el mercado relevante (el cual fue definido como la maniobra de descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO), le permite al GIE LOGRA imponer sobreprecios en el mercado relacionado de intermediación de flete marítimo, en promedio, del 21% (veintiuno por ciento) para las importaciones bajo la modalidad FOB y 5% (cinco por ciento) para CIF.

Segunda. La información privilegiada que el GIE LOGRA detenta acerca de los ritmos de descarga, frente a la casi nula cantidad de información que otros intermediarios de flete marítimo poseen. Esto limita la capacidad de otros intermediarios de flete marítimo para competir contra el GIE LOGRA, pues no tienen certeza del tiempo que tomaría a sus buques realizar la descarga de granel agrícola en PUERTO PROGRESO.

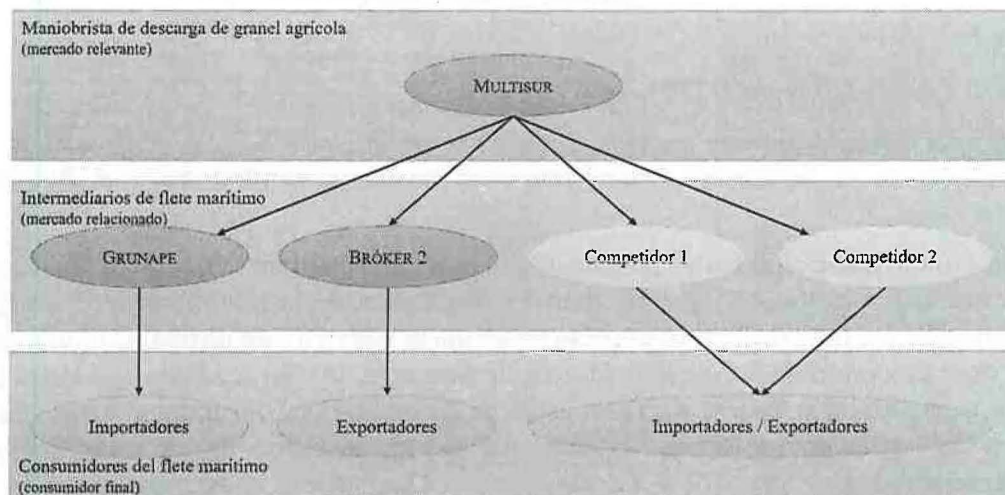
Tercera. Las tarifas del servicio de descarga registradas por MULTISUR son demasiado altas y se encuentran alejadas de costos, lo cual permite a GIE LOGRA cobrar tarifas muy diferenciadas entre sus usuarios.

En este contexto, el mercado relevante fue definido como la prestación del servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en su modalidad de maniobra directa y/o maniobra especializada en PUERTO PROGRESO; mientras que se identificó como mercado relacionado al servicio de intermediación de flete marítimo.

Como se desprende de lo anterior, la barrera 1 parte del hecho de que GIE LOGRA es el único oferente en el servicio de maniobras portuarias, lo que induce a sus clientes a comprar dicho servicio de manera integrada con un supuesto sobreprecio, mientras las barreras 2 y 3 son elementos atribuibles a actos o hechos de GIE LOGRA. En ambos casos, los hechos identificados por la AI en el servicio relevante, definido en el DP como el servicio de maniobras de descarga de granel agrícola en su modalidad de maniobra directa y/o especializada, a decir de la AI, estarían afectando al mercado relacionado de la intermediación de flete marítimo, debido a que el GIE LOGRA se encuentra verticalmente integrado (en el servicio relevante concurre como único oferente y en el mercado relacionado como un proveedor más).

A efecto de brindar mayor claridad de lo anterior se presenta el siguiente esquema:

Esquema 1. Integración vertical de GIE LOGRA



En el esquema anterior se presentan en color azul a los miembros del GIE LOGRA:

MULTISUR, quien es el único proveedor del servicio de maniobra de descarga, el cual constituye el mercado relevante que, de acuerdo con el DP, es utilizado para afectar el mercado relacionado de la intermediación de flete marítimo; y

GRUNAPE y BRÓKER 2, quienes son las dos filiales de GIE LOGRA que se encargan de prestar el servicio de intermediación de flete marítimo, el cual consiste en buscar una empresa de flete marítimo, adquirir sus servicios y revenderlo a los importadores o exportadores.

El mercado relacionado, consistente en la intermediación de flete marítimo, se presenta como el segundo eslabón de la cadena de valor, es en este eslabón en que existe una afectación al proceso de competencia, por lo que **los afectados con las barreras debieran ser, a dicho del DP, los competidores de GRUNAPE y BRÓKER 2.** En el esquema serían, los agentes identificados en color amarillo.

La hipótesis que se sustenta en el DP es que los intermediarios de flete marítimo tendrían que verse afectados al adquirir el servicio de maniobra de descarga, es decir, el servicio prestado en el mercado relevante, pues es en dicho mercado donde GIE LOGRA, a través de MULTISUR, detenta poder de mercado.

Finalmente, los consumidores del servicio de intermediación serían los importadores y exportadores que están obligados a adquirir el servicio de intermediación de flete marítimo, bajo cualquier modalidad de importación (en el DP se analizaron las modalidades FOB, CIF y CFR). En el esquema se presentan en el último eslabón en color naranja.

Con relación a las barreras que el DP sostiene que existen, no hay evidencia de que los hechos o actos del GIE LOGRA han tenido el objeto o efecto de impedir el acceso a competidores o limitar la capacidad de estos para competir, como se explica más adelante.

Barrera 1

La barrera 1 se describió en el DP como:

“Control y forma de provisión del servicio en el MERCADO RELEVANTE que genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia el PUERTO PROGRESO.”¹⁰³

La AI determinó que el control y la forma de provisión del servicio derivado de la integración vertical del GIE LOGRA, en específico en los eslabones de la maniobra de descarga y la intermediación del flete marítimo, impacta en forma negativa a esta última, debido a que GIE LOGRA es el único proveedor de la maniobra de descarga, lo que ocasiona que tenga control respecto a la provisión de ese servicio estando en posibilidad de inducir a sus clientes a contratar de forma integrada sus servicios efectuando el cobro de un sobreprecio en el mercado relacionado.

Señala el DP que dicha barrera ha tenido el siguiente efecto:

“Efecto 1. Sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo: Del análisis realizado por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se presume que la forma en que el GIE GRUPO LOGRA, a través de MULTISUR, controla y provee el servicio en el MERCADO RELEVANTE, le permite generar externalidades negativas que se materializan en un sobreprecio en el servicio de intermediación de transporte marítimo para los USUARIOS.”¹⁰⁴

¹⁰³ Folio 25456.

¹⁰⁴ Folio 25456.

El sobreprecio identificado por la AI consiste en el aumento en el precio al que adquiere el servicio de flete marítimo GIE LOGRA y el precio al que lo comercializa a sus clientes. Es decir, GIE LOGRA, a través de BRÓKER 2 adquiere el servicio de flete marítimo directamente de la naviera a un precio menor al que el mismo GIE LOGRA lo revende a los importadores, a través de GRUNAPE en la modalidad FOB, y a los exportadores, a través del mismo BRÓKER 2.

Bajo la modalidad FOB tal sobreprecio alcanza el 21% (veintiuno por ciento) en promedio, mientras en CIF se ubica en 5% (cinco por ciento). Al respecto el DP se limita a señalar que no se observa que tal intermediación *"aporte un valor agregado que justifique dicho incremento"*; sin embargo, los elementos que obran en el expediente apuntan a que los servicios integrados, en ambas modalidades, podrían incluir elementos adicionales a la mera prestación del flete marítimo, mismos que no fueron contemplados en el análisis de la AI.

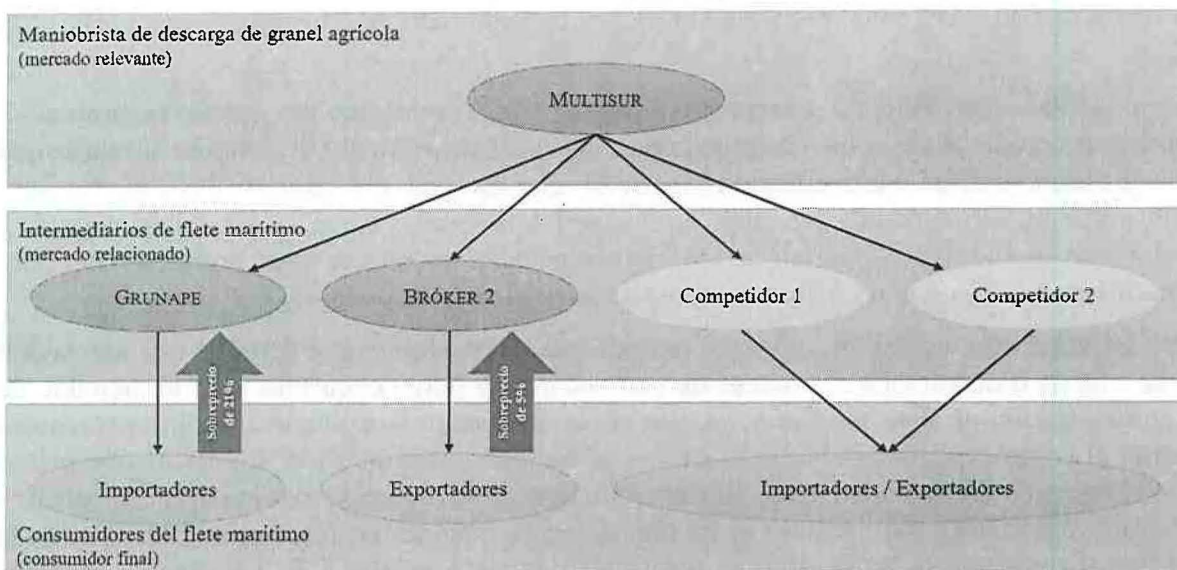
De las conclusiones del DP, no se desprende evidencia alguna que acredite una afectación que impida o distorsione el proceso de competencia y libre concurrencia en el mercado de intermediación de flete marítimo, ya que no se demuestra la existencia de un nexo causal entre el control que tiene el GIE LOGRA en el mercado relevante y el supuesto sobreprecio en el mercado de intermediación del flete marítimo, pues, como se expone más adelante, los ritmos de descarga son públicos al divulgarse en las páginas de Internet de la SCT y de la API y los clientes se encuentran en posibilidad de tener acceso a los tiempos de descarga en PUERTO PROGRESO del buque que transportó su carga; aunado a que en el DP no se acredita que el GIE LOGRA tenga la capacidad para reducir el ritmo de descarga de los gránulos agrícolas relacionados a los clientes que no le contratan el servicio de intermediación marítima.

La integración vertical de un agente, por sí misma, no constituye una restricción o distorsión al proceso de competencia económica y libre concurrencia. En el caso concreto, los elementos que aporta la AI no permiten determinar que la integración vertical del GIE LOGRA limite la competencia en el mercado relacionado, como se sostiene en el DP, pues no se presentan elementos que afecten a los competidores de GRUNAPE y BRÓKER 2.

El aumento en el precio de reventa descrito por la AI es un cargo que se cobra a los usuarios del servicio de intermediación, es decir, a los importadores y exportadores, mas no a los competidores de GRUNAPE y BRÓKER 2, sin que se ofrezca una explicación en el DP acerca de cómo el sobreprecio, en conjunto con el control que ejerce MULTISUR en el mercado relevante, afecta a otros intermediarios del flete marítimo.

[espacio en blanco]

Esquema 2. Ubicación del supuesto sobreprecio



En este sentido el DP hace referencia a que el control y forma de provisión del servicio en el mercado relevante genera externalidades negativas en el servicio de intermediación de transporte marítimo hacia PUERTO PROGRESO.

El DP hace referencia a un elemento reputacional consistente en que el GIE LOGRA tiene la capacidad de emprender las acciones y estrategias necesarias para aprovechar su poder sobre el servicio en el mercado relevante y extraer altos beneficios derivados de la externalidad del sobreprecio, tal reputación disuadiría a otros competidores de ingresar al mercado; sin embargo, tal factor no se encuentra sustentado en medio de convicción alguno, por lo que no es posible analizar algún impacto en el proceso de competencia.

Barrera 2

La barrera 2 fue referida en el DP de la siguiente manera:

“Asimetrías de información generadas por MULTISUR respecto de los ritmos de descarga y de los despachos y demoras relacionados con el servicio en el MERCADO RELEVANTE que desincentiva la entrada de competidores en la intermediación marítima”¹⁰⁵

La AI señaló que derivado de dicha barrera se generaron los siguientes efectos anticompetitivos:

¹⁰⁵ Ídem.

"Efecto 2.1. La ausencia de información en despachos y demoras reales, le permite al GIE GRUPO LOGRA apropiarse de las eficiencias y desincentiva a los USUARIOS a contratar con terceros e impide que los intermediarios marítimos compitan libremente"

"Efecto 2.2. La ausencia de información sobre los ritmos de descarga reales conlleva al establecimiento en el POA de ritmos de descarga subestimados."¹⁰⁶

La AI señala que en virtud de que existe un desconocimiento respecto a los despachos y demoras reales que se verifican al prestar el servicio en el mercado relevante, el GIE LOGRA pacta ritmos de descarga de granel agrícola altos y los manipula a fin de apropiarse de los ingresos generados por las eficiencias en la prestación del servicio en el mercado relevante y no transferirlos a sus clientes, propiciando que se inhiba la entrada de competidores en el mercado de intermediación marítima pues los usuarios del servicio tienen la percepción de que los ritmos de descarga de MULTISUR pueden ser menores a los pactados con el naviero y, en consecuencia, les resulta más conveniente tener certeza respecto de cuál será el pago total y deciden no contratar con otros intermediarios.

Asimismo, la AI refiere que la falta de información sobre los ritmos reales de descarga impide que los competidores del GIE LOGRA en el mercado de intermediación marítima ofrezcan tarifas competitivas, pues cualquier potencial competidor toma el ritmo establecido en el Programa Operativo Anual (el cual, de acuerdo con el DP, es deliberadamente bajo y distinto a los reales) como referencia para fijar tarifas a sus clientes, mientras el GIE LOGRA sí cuenta con la información necesaria para acordar sus ritmos de descarga en los contratos de fletamento que celebra y obtener menores tarifas de transporte marítimo.

GRUPO LOGRA cuestiona la veracidad de las asimetrías de información, con base en los siguientes elementos:

- [i] La información acerca de los ritmos de descarga es publicada por la SCT y la API en sus sitios de Internet;
- [ii] Los peritos de GRUPO LOGRA señalan que (1) los estados de hecho de cada buque pueden ser consultados por los importadores e incluso firmarlos,¹⁰⁷ y (2) los

¹⁰⁶ Ibidem.

¹⁰⁷ Respecto al cálculo de despachos y demoras, GRUPO LOGRA refiere que la AI parece no entender cómo se calculan, pues los contratos con el naviero especifican B

y para calcular si se cumplió con esta ventana de tiempo se B

B (folios 26208 y 26209). Asimismo, GRUPO LOGRA señala que existen factores como el clima, las plagas, la disponibilidad de camiones y compatibilidad de la infraestructura que también impactan la generación de demoras y despachos, teniendo únicamente control respecto a la eficiencia de las maniobras; B

(folios 26133 y 26208). Para acreditar lo anterior, GIE LOGRA remite al dictamen pericial en transporte marítimo y a diversos estados de hechos recabados durante la investigación, en los que constan las eventualidades presentadas durante la descarga.

importadores pueden acudir personalmente al recinto portuario, en cualquier momento, para cerciorarse de la descarga de sus mercancías.¹⁰⁸

Los elementos antes descritos ponen en duda la existencia de una asimetría de información absoluta respecto de los ritmos de descarga.

Las manifestaciones de GRUPO LOGRA, en cuanto a que la información se encuentra publicada en Internet puede ser corroborada al ingresar a los siguientes sitios:

“<http://www.sct.gob.mx/index.php?id=199>”
“<https://www.puertosyucatan.com/es/rendimientos.htm>”

En dichos portales es posible encontrar información acerca de los ritmos de descarga históricos anuales, así como de los ritmos de descarga trimestrales acumulados del año en curso. Lo anterior genera certeza de que sí existe información que podría resultar referencial para cualquier persona acerca de los ritmos de descarga efectivos. De acuerdo con las manifestaciones de la API, la información publicada en dichos sitios es elaborada por dicha autoridad.¹⁰⁹

Los dictámenes de los peritos de GRUPO LOGRA resultan coincidentes con lo manifestado por uno de los importadores de grano, el cual precisó lo siguiente:

“Después de la nominación del buque de carga, [REDACTED] envía por correo electrónico informes sobre el estatus del barco, en los que identifica: a) cuándo se estima que va a llegar el barco al puerto de carga; b) cuántos días va a estar en espera para entrar a cargar; c) en cuántos días termina la carga; y d) el tiempo de trayecto desde el puerto de origen hasta el puerto de destino [...] Los tiempos de descarga del barco en el PUERTO no son notificados, salvo que sean solicitados por parte de [REDACTED] B [REDACTED]”¹¹⁰

Como se desprende de lo anterior, la información recabada durante la investigación y el dicho de los peritos coincide en que **los importadores sí tienen acceso a la información sobre sus ritmos de descarga y tienen a su alcance la información necesaria para calcular los despachos y demoras que se producen en la descarga de sus granos**, así como el público

¹⁰⁸ El perito en materia de transporte marítimo señaló: “los clientes del GIE Grupo Logra suscriben los contratos de fletamento entre ellos con el GIE Grupo Logra, por lo que cuando éste establece el tiempo de plancha, si tiene acceso. Asimismo, tienen el derecho a llevar su propia bitácora de tiempos de descarga, y de compararlos con el estado de hechos; si coinciden lo puede firmar (si así lo desean) y si no coinciden puede o hacer las observaciones que considere necesarias en la sección destinada para ello, o inclusive elaborar su propio estado de hechos. Los clientes tienen pleno derecho a tener acceso tanto al aviso de listo (el cual pueden firmar de aceptado si así lo desean), como al estado de hechos. Estos dos últimos documentos los pueden solicitar del agente de buques en cualquier momento” (folios 28560 y 28561). Asimismo, el perito en materia de comercio agrícola precisó que: “[l]os clientes del GIE Grupo Logra pueden tener acceso a los estados de hechos de sus barcos, lo cual les permite conocer el tiempo que permanece el buque en el puerto y eventos relevantes de éste (atraque, inicio de operaciones, afectaciones durante la misma, y su finalización). Asimismo, los compradores y proveedores tienen acceso al muelle, de manera que ellos pueden ver la operación y calcular el periodo desde la llegada del buque hasta la finalización de las operaciones” (folios 28578 a 28579).

¹⁰⁹ Folio 26114.

¹¹⁰ Folios 23196 y 23197.

en general puede apreciar los rendimientos en PUERTO PROGRESO a través de la información publicada por la autoridad; por lo que la existencia de la barrera 2 no encuentra sustento.

Aunado a lo anterior, no existe evidencia en el expediente ni análisis en el DP de algún cuestionamiento sobre la información pública existente en las páginas de Internet ni de la información aportada por el GIE LOGRA.

Barrera 3

La barrera 3 es identificada en el DP como un:

“Esquema de tarifas máximas e históricas, no asociadas a costos para la prestación del servicio en el MERCADO RELEVANTE”.¹¹¹

Como consecuencia de dicha barrera, de conformidad con lo señalado en el DP se generó el siguiente efecto anticompetitivo:

“Se impide [el traslado] de eficiencias a los USUARIOS al no estar asociadas a costos”.¹¹²

Al respecto la AI señala que las tarifas del servicio en el mercado relevante obedecen a un criterio histórico que no permite trasladar las eficiencias de las maniobras al cliente cuando éste contrata un servicio integrado, que tales tarifas no obedecen a una estructura de costos y que al ser la tarifa máxima registrada significativamente más alta que las efectivamente cobradas por el GIE LOGRA puede constituir un medio de discriminación de descuentos a los clientes que contratan bajo cualquier modalidad.

Al igual que en el caso de la barrera 1, en el presente caso tampoco existe evidencia que apunte a que el alto nivel de las tarifas registradas en el mercado relevante se esté utilizando en perjuicio de los competidores de GIE LOGRA en el mercado relacionado, ni que exista una diferencia entre las tarifas que pagan a GRUNAPE con respecto a sus competidores (el mismo DP señala que 12% (doce por ciento) del volumen de granos ingresó a través de fleteras marítimas distintas). De ahí que no sea posible afirmar que las tarifas estén afectando a otros intermediarios de flete marítimo.

Aunado a lo anterior, GIE LOGRA y API refieren que la facultad de regular las tarifas en el mercado relevante corresponde a la SCT, quien puede solicitar a esta Comisión que se pronuncie previamente respecto a las condiciones de competencia en dicho mercado en términos del artículo 96 de la LFCE, y en caso de que se haya determinado la ausencia de condiciones de competencia efectiva, se emita el dictamen correspondiente que permita a la autoridad sectorial la emisión de la regulación tarifaria pertinente, pues de lo contrario se invade la esfera de facultades de la SCT.

Ahora bien, considerando la normativa aplicable a la terminal especializada y a la terminal de uso público en PUERTO PROGRESO, las tarifas que se apliquen en dichas terminales deberán

¹¹¹ Folio 25457.

¹¹² Ídem.

registrarse en la SCT y depositarse en la API resultando aplicable para dichos efectos el “MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS” en lo relativo al procedimiento de “REGISTRO DE BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA Y DE PRECIOS DE SERVICIOS PORTUARIOS”.¹¹³ Asimismo, de conformidad con los referidos contratos celebrados entre MULTISUR y API respecto a la fijación de tarifas resulta aplicable el capítulo VII denominado “Precios y Tarifas” de la LP, que a la letra señala lo siguiente:

“ARTICULO 60.- La Secretaría podrá establecer en los títulos de concesión y en los permisos las bases de regulación tarifaria y de precios para el uso de determinados bienes en puertos, terminales, marinas y para la prestación de los servicios cuando no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia razonable. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Los administradores portuarios, de conformidad con lo que la Secretaría establezca en sus títulos de concesión, podrán determinar las bases tarifarias y de precios a que se sujetarán los operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y los prestadores de servicios con quienes tengan celebrados contratos.

ARTICULO 61.- En la regulación se podrán establecer tarifas y precios máximos por el uso de bienes o la prestación de servicios específicos o conjuntos de éstos, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia. Esta deberá permitir la prestación de los servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

ARTICULO 62.- Cuando los sujetos a regulación de precios o tarifaria consideren que no se cumplen las condiciones señaladas en el artículo anterior, podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica un dictamen sobre el particular. Si dicha Comisión dictamina que las condiciones de competencia hacen improcedente la regulación en todo o en parte se deberá suprimir o modificar en el sentido correspondiente, dentro de los treinta días siguientes a la expedición de la resolución”. [énfasis añadido]

En virtud de lo anterior, MULTISUR puede establecer las tarifas que considere pertinentes, mientras las registre ante la SCT y las deposite con la API, sin embargo en caso de que no exista un ambiente de competencia razonable que permita que los servicios se presten en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia se podrá solicitar a esta Comisión la emisión de un dictamen al respecto, con base en el cual se pueda determinar si una regulación de tarifas resulta necesaria o debe modificarse o suprimirse.

Ahora bien, toda vez que no estamos en el supuesto normativo del artículo 96, no resulta procedente ordenar regulación tarifaria. Lo anterior, toda vez que el artículo 96 de la LFCE prevé un procedimiento especial para resolver u opinar sobre cuestiones de competencia efectiva respecto de aquellos mercados cuyas disposiciones legales o reglamentarias prevean dicho pronunciamiento. El supuesto contemplado en el artículo 96 de la LFCE se actualiza

¹¹³ Dentro del cual se señala a página 6 que “Cuando el registro de la tarifa es por primera vez se establece como bases de regulación tarifaria, en lo subsecuente se otorga como registro de tarifa”.

respecto al mercado relevante, pues la normatividad que le es aplicable señala que la Comisión podrá pronunciarse sobre las condiciones de competencia en el mercado relevante y la procedencia total o parcial de la regulación tarifaria:

“Artículo 96. Cuando las disposiciones legales o reglamentarias prevengan expresamente que deba resolverse u opinar sobre cuestiones de competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otros términos análogos, o cuando así lo determine el Ejecutivo Federal mediante acuerdos o decretos, la Comisión emitirá de oficio, a solicitud del Ejecutivo Federal, por sí o por conducto de la Secretaría, a solicitud de la dependencia coordinadora del sector correspondiente o a petición de parte afectada la resolución u opinión que corresponda, para lo cual se estará al siguiente procedimiento:

[...]”.

Conclusión

Con relación a las tres barreras presumiblemente existentes a consideración de la AI, si bien lo expuesto en el DP apunta a una posible afectación en contra de los competidores del GIE LOGRA en el mercado relacionado, la evidencia que se presenta en el DP versa sobre supuestas acciones realizadas por el GIE LOGRA en detrimento de sus propios clientes, ya que no existen manifestaciones de competidores del mercado relacionado. A manera de ejemplo, y sin que haya veracidad de los hechos, en el DP se indican los siguientes extremos:

- Un sobreprecio que GIE LOGRA cobra a: (1) los importadores que contratan el servicio integrado en FOB; y, (2) los exportadores que adquieren el servicio de intermediación de flete marítimo en CIF;¹¹⁴
- GRUNAPE otorgó a uno de sus clientes un precio, por el servicio integrado, inferior al que había otorgado a otros usuarios;¹¹⁵
- Uno de los clientes importadores de MULTISUR [REDACTED] ¹¹⁶ [REDACTED] ¹¹⁷ [REDACTED] ¹¹⁸ [REDACTED] ¹¹⁹ [REDACTED] ¹²⁰ [REDACTED] ¹²¹ [REDACTED] ¹²² [REDACTED] ¹²³ [REDACTED] ¹²⁴ [REDACTED] ¹²⁵ [REDACTED] ¹²⁶ [REDACTED] ¹²⁷ [REDACTED] ¹²⁸ [REDACTED] ¹²⁹ [REDACTED] ¹³⁰ [REDACTED] ¹³¹ [REDACTED] ¹³² [REDACTED] ¹³³ [REDACTED] ¹³⁴ [REDACTED] ¹³⁵ [REDACTED] ¹³⁶ [REDACTED] ¹³⁷ [REDACTED] ¹³⁸ [REDACTED] ¹³⁹ [REDACTED] ¹⁴⁰ [REDACTED] ¹⁴¹ [REDACTED] ¹⁴² [REDACTED] ¹⁴³ [REDACTED] ¹⁴⁴ [REDACTED] ¹⁴⁵ [REDACTED] ¹⁴⁶ [REDACTED] ¹⁴⁷ [REDACTED] ¹⁴⁸ [REDACTED] ¹⁴⁹ [REDACTED] ¹⁵⁰ [REDACTED] ¹⁵¹ [REDACTED] ¹⁵² [REDACTED] ¹⁵³ [REDACTED] ¹⁵⁴ [REDACTED] ¹⁵⁵ [REDACTED] ¹⁵⁶ [REDACTED] ¹⁵⁷ [REDACTED] ¹⁵⁸ [REDACTED] ¹⁵⁹ [REDACTED] ¹⁶⁰ [REDACTED] ¹⁶¹ [REDACTED] ¹⁶² [REDACTED] ¹⁶³ [REDACTED] ¹⁶⁴ [REDACTED] ¹⁶⁵ [REDACTED] ¹⁶⁶ [REDACTED] ¹⁶⁷ [REDACTED] ¹⁶⁸ [REDACTED] ¹⁶⁹ [REDACTED] ¹⁷⁰ [REDACTED] ¹⁷¹ [REDACTED] ¹⁷² [REDACTED] ¹⁷³ [REDACTED] ¹⁷⁴ [REDACTED] ¹⁷⁵ [REDACTED] ¹⁷⁶ [REDACTED] ¹⁷⁷ [REDACTED] ¹⁷⁸ [REDACTED] ¹⁷⁹ [REDACTED] ¹⁸⁰ [REDACTED] ¹⁸¹ [REDACTED] ¹⁸² [REDACTED] ¹⁸³ [REDACTED] ¹⁸⁴ [REDACTED] ¹⁸⁵ [REDACTED] ¹⁸⁶ [REDACTED] ¹⁸⁷ [REDACTED] ¹⁸⁸ [REDACTED] ¹⁸⁹ [REDACTED] ¹⁹⁰ [REDACTED] ¹⁹¹ [REDACTED] ¹⁹² [REDACTED] ¹⁹³ [REDACTED] ¹⁹⁴ [REDACTED] ¹⁹⁵ [REDACTED] ¹⁹⁶ [REDACTED] ¹⁹⁷ [REDACTED] ¹⁹⁸ [REDACTED] ¹⁹⁹ [REDACTED] ²⁰⁰ [REDACTED] ²⁰¹ [REDACTED] ²⁰² [REDACTED] ²⁰³ [REDACTED] ²⁰⁴ [REDACTED] ²⁰⁵ [REDACTED] ²⁰⁶ [REDACTED] ²⁰⁷ [REDACTED] ²⁰⁸ [REDACTED] ²⁰⁹ [REDACTED] ²¹⁰ [REDACTED] ²¹¹ [REDACTED] ²¹² [REDACTED] ²¹³ [REDACTED] ²¹⁴ [REDACTED] ²¹⁵ [REDACTED] ²¹⁶ [REDACTED] ²¹⁷ [REDACTED] ²¹⁸ [REDACTED] ²¹⁹ [REDACTED] ²²⁰ [REDACTED] ²²¹ [REDACTED] ²²² [REDACTED] ²²³ [REDACTED] ²²⁴ [REDACTED] ²²⁵ [REDACTED] ²²⁶ [REDACTED] ²²⁷ [REDACTED] ²²⁸ [REDACTED] ²²⁹ [REDACTED] ²³⁰ [REDACTED] ²³¹ [REDACTED] ²³² [REDACTED] ²³³ [REDACTED] ²³⁴ [REDACTED] ²³⁵ [REDACTED] ²³⁶ [REDACTED] ²³⁷ [REDACTED] ²³⁸ [REDACTED] ²³⁹ [REDACTED] ²⁴⁰ [REDACTED] ²⁴¹ [REDACTED] ²⁴² [REDACTED] ²⁴³ [REDACTED] ²⁴⁴ [REDACTED] ²⁴⁵ [REDACTED] ²⁴⁶ [REDACTED] ²⁴⁷ [REDACTED] ²⁴⁸ [REDACTED] ²⁴⁹ [REDACTED] ²⁵⁰ [REDACTED] ²⁵¹ [REDACTED] ²⁵² [REDACTED] ²⁵³ [REDACTED] ²⁵⁴ [REDACTED] ²⁵⁵ [REDACTED] ²⁵⁶ [REDACTED] ²⁵⁷ [REDACTED] ²⁵⁸ [REDACTED] ²⁵⁹ [REDACTED] ²⁶⁰ [REDACTED] ²⁶¹ [REDACTED] ²⁶² [REDACTED] ²⁶³ [REDACTED] ²⁶⁴ [REDACTED] ²⁶⁵ [REDACTED] ²⁶⁶ [REDACTED] ²⁶⁷ [REDACTED] ²⁶⁸ [REDACTED] ²⁶⁹ [REDACTED] ²⁷⁰ [REDACTED] ²⁷¹ [REDACTED] ²⁷² [REDACTED] ²⁷³ [REDACTED] ²⁷⁴ [REDACTED] ²⁷⁵ [REDACTED] ²⁷⁶ [REDACTED] ²⁷⁷ [REDACTED] ²⁷⁸ [REDACTED] ²⁷⁹ [REDACTED] ²⁸⁰ [REDACTED] ²⁸¹ [REDACTED] ²⁸² [REDACTED] ²⁸³ [REDACTED] ²⁸⁴ [REDACTED] ²⁸⁵ [REDACTED] ²⁸⁶ [REDACTED] ²⁸⁷ [REDACTED] ²⁸⁸ [REDACTED] ²⁸⁹ [REDACTED] ²⁹⁰ [REDACTED] ²⁹¹ [REDACTED] ²⁹² [REDACTED] ²⁹³ [REDACTED] ²⁹⁴ [REDACTED] ²⁹⁵ [REDACTED] ²⁹⁶ [REDACTED] ²⁹⁷ [REDACTED] ²⁹⁸ [REDACTED] ²⁹⁹ [REDACTED] ³⁰⁰ [REDACTED] ³⁰¹ [REDACTED] ³⁰² [REDACTED] ³⁰³ [REDACTED] ³⁰⁴ [REDACTED] ³⁰⁵ [REDACTED] ³⁰⁶ [REDACTED] ³⁰⁷ [REDACTED] ³⁰⁸ [REDACTED] ³⁰⁹ [REDACTED] ³¹⁰ [REDACTED] ³¹¹ [REDACTED] ³¹² [REDACTED] ³¹³ [REDACTED] ³¹⁴ [REDACTED] ³¹⁵ [REDACTED] ³¹⁶ [REDACTED] ³¹⁷ [REDACTED] ³¹⁸ [REDACTED] ³¹⁹ [REDACTED] ³²⁰ [REDACTED] ³²¹ [REDACTED] ³²² [REDACTED] ³²³ [REDACTED] ³²⁴ [REDACTED] ³²⁵ [REDACTED] ³²⁶ [REDACTED] ³²⁷ [REDACTED] ³²⁸ [REDACTED] ³²⁹ [REDACTED] ³³⁰ [REDACTED] ³³¹ [REDACTED] ³³² [REDACTED] ³³³ [REDACTED] ³³⁴ [REDACTED] ³³⁵ [REDACTED] ³³⁶ [REDACTED] ³³⁷ [REDACTED] ³³⁸ [REDACTED] ³³⁹ [REDACTED] ³⁴⁰ [REDACTED] ³⁴¹ [REDACTED] ³⁴² [REDACTED] ³⁴³ [REDACTED] ³⁴⁴ [REDACTED] ³⁴⁵ [REDACTED] ³⁴⁶ [REDACTED] ³⁴⁷ [REDACTED] ³⁴⁸ [REDACTED] ³⁴⁹ [REDACTED] ³⁵⁰ [REDACTED] ³⁵¹ [REDACTED] ³⁵² [REDACTED] ³⁵³ [REDACTED] ³⁵⁴ [REDACTED] ³⁵⁵ [REDACTED] ³⁵⁶ [REDACTED] ³⁵⁷ [REDACTED] ³⁵⁸ [REDACTED] ³⁵⁹ [REDACTED] ³⁶⁰ [REDACTED] ³⁶¹ [REDACTED] ³⁶² [REDACTED] ³⁶³ [REDACTED] ³⁶⁴ [REDACTED] ³⁶⁵ [REDACTED] ³⁶⁶ [REDACTED] ³⁶⁷ [REDACTED] ³⁶⁸ [REDACTED] ³⁶⁹ [REDACTED] ³⁷⁰ [REDACTED] ³⁷¹ [REDACTED] ³⁷² [REDACTED] ³⁷³ [REDACTED] ³⁷⁴ [REDACTED] ³⁷⁵ [REDACTED] ³⁷⁶ [REDACTED] ³⁷⁷ [REDACTED] ³⁷⁸ [REDACTED] ³⁷⁹ [REDACTED] ³⁸⁰ [REDACTED] ³⁸¹ [REDACTED] ³⁸² [REDACTED] ³⁸³ [REDACTED] ³⁸⁴ [REDACTED] ³⁸⁵ [REDACTED] ³⁸⁶ [REDACTED] ³⁸⁷ [REDACTED] ³⁸⁸ [REDACTED] ³⁸⁹ [REDACTED] ³⁹⁰ [REDACTED] ³⁹¹ [REDACTED] ³⁹² [REDACTED] ³⁹³ [REDACTED] ³⁹⁴ [REDACTED] ³⁹⁵ [REDACTED] ³⁹⁶ [REDACTED] ³⁹⁷ [REDACTED] ³⁹⁸ [REDACTED] ³⁹⁹ [REDACTED] ⁴⁰⁰ [REDACTED] ⁴⁰¹ [REDACTED] ⁴⁰² [REDACTED] ⁴⁰³ [REDACTED] ⁴⁰⁴ [REDACTED] ⁴⁰⁵ [REDACTED] ⁴⁰⁶ [REDACTED] ⁴⁰⁷ [REDACTED] ⁴⁰⁸ [REDACTED] ⁴⁰⁹ [REDACTED] ⁴¹⁰ [REDACTED] ⁴¹¹ [REDACTED] ⁴¹² [REDACTED] ⁴¹³ [REDACTED] ⁴¹⁴ [REDACTED] ⁴¹⁵ [REDACTED] ⁴¹⁶ [REDACTED] ⁴¹⁷ [REDACTED] ⁴¹⁸ [REDACTED] ⁴¹⁹ [REDACTED] ⁴²⁰ [REDACTED] ⁴²¹ [REDACTED] ⁴²² [REDACTED] ⁴²³ [REDACTED] ⁴²⁴ [REDACTED] ⁴²⁵ [REDACTED] ⁴²⁶ [REDACTED] ⁴²⁷ [REDACTED] ⁴²⁸ [REDACTED] ⁴²⁹ [REDACTED] ⁴³⁰ [REDACTED] ⁴³¹ [REDACTED] ⁴³² [REDACTED] ⁴³³ [REDACTED] ⁴³⁴ [REDACTED] ⁴³⁵ [REDACTED] ⁴³⁶ [REDACTED] ⁴³⁷ [REDACTED] ⁴³⁸ [REDACTED] ⁴³⁹ [REDACTED] ⁴⁴⁰ [REDACTED] ⁴⁴¹ [REDACTED] ⁴⁴² [REDACTED] ⁴⁴³ [REDACTED] ⁴⁴⁴ [REDACTED] ⁴⁴⁵ [REDACTED] ⁴⁴⁶ [REDACTED] ⁴⁴⁷ [REDACTED] ⁴⁴⁸ [REDACTED] ⁴⁴⁹ [REDACTED] ⁴⁵⁰ [REDACTED] ⁴⁵¹ [REDACTED] ⁴⁵² [REDACTED] ⁴⁵³ [REDACTED] ⁴⁵⁴ [REDACTED] ⁴⁵⁵ [REDACTED] ⁴⁵⁶ [REDACTED] ⁴⁵⁷ [REDACTED] ⁴⁵⁸ [REDACTED] ⁴⁵⁹ [REDACTED] ⁴⁶⁰ [REDACTED] ⁴⁶¹ [REDACTED] ⁴⁶² [REDACTED] ⁴⁶³ [REDACTED] ⁴⁶⁴ [REDACTED] ⁴⁶⁵ [REDACTED] ⁴⁶⁶ [REDACTED] ⁴⁶⁷ [REDACTED] ⁴⁶⁸ [REDACTED] ⁴⁶⁹ [REDACTED] ⁴⁷⁰ [REDACTED] ⁴⁷¹ [REDACTED] ⁴⁷² [REDACTED] ⁴⁷³ [REDACTED] ⁴⁷⁴ [REDACTED] ⁴⁷⁵ [REDACTED] ⁴⁷⁶ [REDACTED] ⁴⁷⁷ [REDACTED] ⁴⁷⁸ [REDACTED] ⁴⁷⁹ [REDACTED] ⁴⁸⁰ [REDACTED] ⁴⁸¹ [REDACTED] ⁴⁸² [REDACTED] ⁴⁸³ [REDACTED] ⁴⁸⁴ [REDACTED] ⁴⁸⁵ [REDACTED] ⁴⁸⁶ [REDACTED] ⁴⁸⁷ [REDACTED] ⁴⁸⁸ [REDACTED] ⁴⁸⁹ [REDACTED] ⁴⁹⁰ [REDACTED] ⁴⁹¹ [REDACTED] ⁴⁹² [REDACTED] ⁴⁹³ [REDACTED] ⁴⁹⁴ [REDACTED] ⁴⁹⁵ [REDACTED] ⁴⁹⁶ [REDACTED] ⁴⁹⁷ [REDACTED] ⁴⁹⁸ [REDACTED] ⁴⁹⁹ [REDACTED] ⁵⁰⁰ [REDACTED] ⁵⁰¹ [REDACTED] ⁵⁰² [REDACTED] ⁵⁰³

Por el contrario, existen indicios en el expediente que permiten presumir la posibilidad de que otros agentes pueden tener acceso al servicio relevante y a la información relacionada con el mismo:

- Un importador, bajo la modalidad CFR, ha contratado el servicio de flete marítimo y terrestre con agentes distintos al GIE LOGRA, dicho importador representa un 6% (seis por ciento) del volumen de grano movilizado;¹¹⁸
- Tal porcentaje aumenta hasta el 12% (doce por ciento), debido a los exportadores que asumen directamente los riesgos y costos del flete marítimo;¹¹⁹
- Uno de los importadores reconoció que, en caso de solicitarlo, ****** informaba los ritmos de descarga de su mercancía, esto es congruente con lo manifestado por los peritos de GRUPO LOGRA, en el sentido de que los usuarios podían tener acceso a los estados de hecho, así como asistir personalmente al muelle durante la descarga.¹²⁰

Por lo anterior, no se cuenta con elementos suficientes en el expediente para sostener que los hechos descritos por la AI en el DP, podrían impedir o distorsionar el proceso de competencia y la libre concurrencia.

También, en el caso de la barrera 2 los extremos expuestos por la AI en cuanto a la existencia de asimetrías de la información fueron desvirtuados, mientras que para la barrera 3, la aplicación de la medida propuesta escapa de la esfera de facultades de esta Comisión.

En consecuencia, resulta **fundado y suficiente** el argumento de GRUPO LOGRA, consistente en que, con los elementos que obran en el expediente, no es posible acreditar los requisitos necesarios para actualizar una barrera a la competencia, por lo que resulta innecesario abocarse al estudio del resto de las manifestaciones expuestas.¹²¹

¹¹⁸ Folios 25243 y 25383.

¹¹⁹ Folios 25384 y 25385.

¹²⁰ Folios 23196 a 23197, 28560 a 28561 y 28578 a 28579.

¹²¹ Resulta aplicable la siguiente tesis de jurisprudencia del P/J: P./J. 3/2005 con número de registro 179367, emitida en la novena época por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la contradicción de tesis 37/2003-PL, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XXI, febrero de 2005, a página 5, bajo el rubro: **"CONCEPTOS DE VIOLACIÓN EN AMPARO DIRECTO. EL ESTUDIO DE LOS QUE DETERMINEN SU CONCESIÓN DEBE ATENDER AL PRINCIPIO DE MAYOR BENEFICIO, PUDIÉNDOSE OMITIR EL DE AQUELLOS QUE AUNQUE RESULTEN FUNDADOS, NO MEJOREN LO YA ALCANZADO POR EL QUEJOSO, INCLUSIVE LOS QUE SE REFIEREN A CONSTITUCIONALIDAD DE LEYES.** De acuerdo con la técnica para resolver los juicios de amparo directo del conocimiento de los Tribunales Colegiados de Circuito, con independencia de la materia de que se trate, el estudio de los conceptos de violación que determinen su concesión debe atender al principio de mayor beneficio, pudiéndose omitir el de aquellos que, aunque resulten fundados, no mejoren lo ya alcanzado por el quejoso, inclusive los que se refieren a constitucionalidad de leyes. Por tanto, deberá quedar al prudente arbitrio del órgano de control constitucional determinar la preeminencia en el estudio de los conceptos de violación, atendiendo a la consecuencia que para el quejoso tuviera el que se declararan fundados. Con lo anterior se pretende privilegiar el derecho contenido en el artículo 17, segundo párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, consistente en garantizar a los ciudadanos el acceso real, completo y efectivo a la administración de justicia, esto es, que en los diversos asuntos sometidos al conocimiento de los tribunales de amparo se diluciden de manera preferente aquellas cuestiones que originen un mayor beneficio jurídico para el gobernado, afectado con un acto de autoridad que al final deberá ser declarado inconstitucional." [énfasis añadido]

QUINTO.- En atención al principio de congruencia y exhaustividad, se procede a estudiar las manifestaciones formuladas por FLETERA ATLANTE en relación con el DP, las cuales consistieron, esencialmente, en lo siguiente: ¹²²

Medidas para el flete terrestre

Las medidas correctivas se limitan al mercado relevante, dejando fuera la aplicación de medidas a los otros dos mercados que completan el mercado investigado, esto es, los mercados de transporte marítimo y de transporte terrestre de granos agrícolas.

Tomando en consideración, primero, que la Al manifiesta en el DP que es necesario aplicar medidas para eliminar las barreras que impiden el funcionamiento eficiente del mercado investigado y, segundo, que la autoridad demostró la existencia de conductas del GIE LOGRA en el mercado relevante que inhiben la sana competencia en los otros mercados que forman parte del mercado investigado, se considera necesario que la Comisión incluya recomendaciones para eliminar las conductas anticompetitivas del GIE LOGRA en los mercados de transporte marítimo y de transporte terrestre del granel agrícola.

Resultan relevante la Barrera 2, que es la que se refiere a las asimetrías de información. Si bien su análisis se centra en el mercado de transporte marítimo, GIE LOGRA se ha construido una reputación congruente con la realización de este tipo de conductas en otros mercados fuera del relevante. En específico, este tipo de simulaciones también las acostumbra realizar en el mercado de transporte terrestre, algunas de las cuales que fueron claramente observadas en el periodo anterior a cuando el mismo grupo empezó a participar y dominar dicho mercado a través de su empresa TL DEL SUR, y otras las sigue aplicando como parte de sus políticas comerciales.

Antes de que el GIE LOGRA adquiriera la flotilla de camiones que ahora le permite controlar el mercado de transporte terrestre, MULTISUR realizaba la intermediación para la contratación del servicio de transporte terrestre, todo como parte del servicio integrado.

Las conductas con efectos anticompetitivos realizadas por el GIE LOGRA hasta el año de 2014 (cuando el grupo estuvo en posibilidad de tomar el control del mercado de transporte terrestre), consistían en el cobro de comisiones arbitrarias por el servicio de intermediación y la simulación de actividades logísticas de los camiones y de los ritmos de descarga relativos al traspaso del grano de los buques a los camiones de otros fleteras.

¹²² Folios 26051 a 26074.

El caso de la simulación de las actividades logísticas se dio en el periodo en el que el GIE LOGRA empezó a formar la flota de camiones de su empresa TL DE SUR, cuando algunos de los usuarios preferían seguir contratando los servicios de empresas con las que habían venido trabajando de años anteriores, como **B** **B**.

Así, en los casos en los que a pesar del ofrecimiento de un servicio integrado por parte del GIE LOGRA, su empresa TL DEL SUR no se veía favorecida con la contratación de un servicio de transporte terrestre por parte del importador de granos, la empresa MULTISUR obstruía, y en algunos casos impedía por completo, el paso de los camiones de la empresa contratada por los usuarios a las posiciones de descarga en su terminal concesionada. Todas estas circunstancias pueden ser apreciadas y corroboradas en las manifestaciones que mi representada realizó durante la investigación.

Adicionalmente y cuando las circunstancias se lo permitían (por ejemplo, cuando no había otros buques graneleros en espera de atracar), MULTISUR manipulaba los ritmos de descarga de grano a los camiones de las otras empresas de fletes terrestres, haciéndolos más lentos, con el claro propósito de perjudicar la calidad del servicio.

En cuanto al cobro de comisiones, éstas siguen siendo cobradas por GRUNAPE, tanto a los usuarios como a TL DEL SUR y a otras fleteras, por coordinar el servicio de transporte terrestre. Dichas comisiones suelen ser establecidas arbitrariamente sin que guarden relación con la estructura de costos.

En lo que se refiere al establecimiento de las tarifas por el servicio de transporte terrestre, el DP reconoció que estas se fijan libremente, lo cual implica realmente que las mismas se seguirán estableciendo al arbitrio de GIE LOGRA sin mantener relaciones justificables con los costos administrativos y de operación, sino con base en imposiciones casuísticas como parte del servicio integrado que vende.

Con base en lo anterior, FLETERA ATLANTE sugiere la incorporación de las siguientes medidas:

Medida X.1. Orden al GIE LOGRA, a través de LOGRA, para que: i) publique en la página de internet de LOGRA los estados de hechos de cada camión de granel agrícola meta o saque cargamento del Puerto de Progreso, manteniendo un registro histórico público actualizado semanalmente y ii) publique en la página de internet de LOGRA los ritmos de descarga efectivamente alcanzados para cada camión de granel agrícola que meta o saque cargamento del Puerto de Progreso, manteniendo un registro histórico público actualizado semanalmente.

Medida X.2. Orden al GIE LOGRA, a través de MULTISUR, para que: i) contrate expertos imparciales y calificados para la realización de un estudio en donde se

Eliminado: un renglón y tres palabras



describan las actividades logísticas y se determinen los ritmos de descarga reales que se pueden alcanzar en la prestación del servicio en el mercado relevante, tanto en el muelle 8 de la terminal especializada como en el muelle 7 de la terminal pública, específicamente en las actividades de descarga hacia los camiones de transporte terrestre.

Análisis de nueva terminal

La AI manifiesta que las posibilidades de que algún otro agente económico distinto del GIE LOGRA pueda acceder a una terminal especializada como fuente de insumos es nula, dada la imposibilidad para la ampliación y/o construcción de una nueva terminal en el corto o mediano plazo. Sin embargo, esta afirmación no proviene de un estudio de ingeniería portuaria o de un análisis de factibilidad técnica, sino que replica una opinión emitida por el comité de operación de la API.

En el DP se prejuzga sobre una falta de rentabilidad financiera de una terminal,¹²³ como si fuera un factor definitorio de la falta de sustitución del lado de la oferta, cuando en ningún momento se hace mención, ni a un estudio de factibilidad técnica o de viabilidad financiera.

La opinión del comité sobre la imposibilidad de operar otra terminal especializada fue producto de la presión ejercida por GIE LOGRA, con el propósito de inhibir la entrada de un eventual competidor. Sin embargo, es de conocimiento público que existen estudios emitidos por expertos, que manifiestan que el espacio en el muelle 7 es suficiente para albergar una nueva terminal especializada.

Es por ello que se solicita a esa Comisión que incluya las recomendaciones necesarias a la API para que el comité de operación encargue a especialistas imparciales los estudios de factibilidad técnica de la construcción de una nueva terminal especializada.

Modificación de Reglas de Operación

La AI manifiesta que un oferente potencial en el mercado relevante no tendría demanda que atender en la terminal pública; sin embargo, dicha afirmación:

- Asume que el estado actual de las cosas no va a cambiar, es decir, que la existencia de barreras normativas como la REGLA DE OPERACIÓN 49 y el artículo 85 del Reglamento de la Ley de Puertos, que establecen preferencias en la asignación de áreas de fondeo y posiciones de atraque hacia la terminal especializada, así como la posibilidad de que dicho agente

¹²³ FLETERA ATLANTE refiere al contenido de la página 198 del DP.

pueda enmendar los buques entre los muelles 7 y 8, se mantienen indefinidamente.

- Se basa en estimaciones irreales del crecimiento del volumen de granos de importación.

Es por ello que se solicita se incluya una recomendación a la API y a la SCT para que se modifique el artículo 49 de las REGLAS DE OPERACIÓN de PUERTO PROGRESO, de manera que se alinee con las reglas análogas en otros puertos del país, las cuales no otorgan exclusividades.

Una vez que tal regla sea modificada, el mecanismo que define la función de demanda de los competidores potenciales sería distinto, en el sentido de que la demanda futura potencial de eventuales agentes competidores se incrementaría.

Con relación a que las estimaciones implícitas sobre los volúmenes de granos que se mencionan en el DP no son correctas, se ofrecen dos razones distintas: primero, porque se refieren a las variaciones observadas en años anteriores y no en pronósticos de dichos volúmenes; y, segundo, porque la información disponible sobre nuevas inversiones en marcha en la Península de Yucatán perfila un crecimiento notable de los volúmenes de importación de granos agrícolas en los próximos años. Tal información es del dominio público, porque han sido anunciadas por las empresas inversionistas en los últimos meses, como se puede constatar en medios de difusión y redes sociales.

En sus manifestaciones, FLETERA ATLANTE solicita la emisión de las siguientes medidas y recomendaciones relacionadas con el mercado investigado, en específico con el flete terrestre:

- [i] Que MULTISUR publique de la información relacionada con los ritmos de descarga de granel agrícola a cada uno de los camiones que participen en la misma;
- [ii] Que MULTISUR contrate con expertos independientes la elaboración de un estudio para determinar los ritmos de descarga reales hacia camiones, tanto para la maniobra directa, como la especializada;
- [iii] Que la API contrate con expertos independientes la elaboración de un estudio sobre la viabilidad de construir una nueva terminal especializada; y
- [iv] Que la SCT modifique las reglas de operación de PUERTO PROGRESO a efecto de eliminar la exclusividad en el uso de la terminal pública a favor de MULTISUR.

Las manifestaciones antes señaladas resultan inoperantes, toda vez que, por un lado, no guardan relación directa con los hechos descritos en el DP y, por otra parte, no modifican el

sentido de la determinación tomada por este Pleno en la **CONSIDERACIÓN DE DERECHO** anterior.¹²⁴

Las medidas encaminadas a solucionar supuestos problemas de competencia en el mercado relacionado no se encuentran relacionadas con la litis del presente asunto, el cual se centró en la posible existencia de barreras a la competencia en el servicio de descarga de granel agrícola, con efectos el mercado de intermediación de flete marítimo.

Por cuanto hace a la discriminación de ritmos de descarga a camiones y el cobro de comisiones arbitrarias, con los elementos descritos en el DP no es posible analizar si tales actos pudieran resultar contrarios al proceso de competencia, porque la evidencia del DP giró en torno a supuestas conductas que recayeron sobre los clientes del GIE LOGRA. Aunado a lo anterior, el DP sostuvo que, al menos en el 40% (cuarenta por ciento) del volumen de grano movilizado, participaron fleteras terrestres independientes al GIE LOGRA, por lo que no es posible afirmar, con los elementos que obran en el expediente, que se hubiera presentado una barrera que impidiera el acceso o la capacidad de competir en el mercado,

¹²⁴ En apoyo se cita la jurisprudencia con número de registro 269435, emitida en la sexta época por la tercera sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Cuarta Parte, CXXVI; Pág. 27, bajo el rubro: **"CONCEPTOS DE VIOLACIÓN. SON INOPERANTES SI NO ATACAN LOS FUNDAMENTOS DEL FALLO RECLAMADO.** Si los conceptos de violación no atacan los fundamentos del fallo impugnado, la Suprema Corte de Justicia no está en condiciones de poder estudiar la inconstitucionalidad de dicho fallo, pues hacerlo equivaldría a suplir las deficiencias de la queja en un caso no permitido legal ni constitucionalmente, si no se está en los que autoriza la fracción II del artículo 107 reformado, de la Constitución Federal, y los dos últimos párrafos del 76, también reformado, de la Ley de Amparo, cuando el acto reclamado no se funda en leyes declaradas inconstitucionales por la jurisprudencia de la Suprema Corte, ni tampoco se trate de una queja en materia penal o en materia obrera en que se encontrare que hubiere habido en contra del agraviado una violación manifiesta de la ley que lo hubiera dejado sin defensa, ni menos se trate de un caso en materia penal en que se hubiera juzgado al quejoso por una ley inexactamente aplicable". Adicionalmente, en apoyo se cita la jurisprudencia I.6o.C. J/29 con número de registro 188864, emitida por el sexto T.C.C. en materia civil del primer circuito, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, septiembre de 2001; Pág. 1147, bajo el rubro: **"CONCEPTOS DE VIOLACIÓN. SON INOPERANTES CUANDO EN ELLOS NO PRECISAN CUÁLES FUERON LOS AGRAVIOS CUYO ESTUDIO SE OMITIÓ Y LOS RAZONAMIENTOS LÓGICO-JURÍDICOS TENDENTES A COMBATIR LAS CONSIDERACIONES DE LA SENTENCIA RECURRIDA.** No se puede considerar como concepto de violación y, por ende, resulta inoperante la simple aseveración del quejoso en la que afirma que no le fueron estudiados los agravios que hizo valer ante el tribunal de apelación, o que éste no hizo un análisis adecuado de los mismos, si no expresa razonamientos lógicos y jurídicos tendientes a demostrar que haya combatido debidamente las consideraciones de la sentencia recurrida y que no obstante esa situación, la responsable pasó por inadvertidos sus argumentos, toda vez que se debe señalar con precisión cuáles no fueron examinados, porque siendo el amparo en materia civil de estricto derecho, no se puede hacer un estudio general del acto reclamado". Asimismo, se cita la tesis aislada con número de registro 226819, emitida en la octava época por el Segundo T.C.C. en materia común, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Julio a Diciembre de 1989; Pág. 163, bajo el rubro: **"CONCEPTOS DE VIOLACIÓN INOPERANTES, POR NO COMBATIR LOS FUNDAMENTOS DE LA SENTENCIA RECLAMADA.** Si los argumentos expuestos por el solicitante de garantías, no contienen ningún razonamiento jurídico concreto tendiente a combatir los fundamentos primordiales en que se apoyó la responsable para emitir la sentencia reclamada que sirva para poner de manifiesto ante la potestad federal que dichos fundamentos del fallo de que se duele sean contrarios a la ley o a la interpretación jurídica de la misma, bien porque siendo aplicable determinado precepto no se aplicó, bien porque se aplicó sin ser aplicable, bien porque no se hizo una correcta interpretación jurídica de la ley, o bien porque la sentencia no se apoyó en principios generales de derecho si no hubiese ley que normara el negocio, procede determinar que los conceptos de violación expuestos en tales circunstancias, son inoperantes".

pues al menos este porcentaje es indicativo de la existencia de competidores de GIE LOGRA en dicho eslabón.¹²⁵

Por cuanto hace a las medidas dirigidas a analizar la viabilidad de una nueva terminal especializada y la eliminación de exclusividades, toda vez que, ni el DP ni el escrito de manifestaciones de FLETERA ATLANTE, presentan elementos que demuestren que las supuestas barreras identificadas por la AI distorsionen o impidan el proceso de competencia, en el presente procedimiento no es posible, ordenar la emisión de las mismas.

Lo anterior no constituye un pronunciamiento sobre la licitud o ilicitud, a la luz de la LFCE u otros ordenamientos, respecto de los hechos descritos por FLETERA ATLANTE en su escrito de manifestaciones, ni sobre la idoneidad de las medidas propuestas en circunstancias diversas a las planteadas en el presente expediente.

SEXTO.- Los alegatos vertidos en el presente procedimiento por FLETERA ATLANTE constituyen en su mayoría los mismos argumentos contenidos en su escrito de manifestaciones al DP, por lo que, al haber sido atendidos en esta resolución, ténganse por aquí reproducidas las respuestas correspondientes en aras de evitar repeticiones innecesarias.

Asimismo, realiza planteamientos novedosos que no pueden ser objeto de análisis al haber sido formulados fuera del plazo que tenía para manifestarse con respecto al DP.¹²⁶

Finalmente, sólo respecto a aquellos planteamientos en vía de alegatos relativos a los medios de convicción ofrecidos y desahogados durante la segunda etapa del procedimiento se

¹²⁵ Folio 25243.

¹²⁶ En apoyo se cita la tesis aislada número VI.3o.A.253 A con número de registro 176762, emitida en la novena época por Tribunales Colegiados, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XXII, Noviembre de 2005, a página 834, de rubro: "**ALEGATOS EN EL JUICIO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO FEDERAL. NO PUEDEN INTRODUCIRSE ARGUMENTOS QUE DEBIERON PLANTEARSE EN LA DEMANDA, POR ACTUALIZARSE LA FIGURA JURÍDICA DE LA PRECLUSIÓN.** En virtud del principio de preclusión, extinguida o consumada la oportunidad procesal para realizar un acto, éste ya no podrá ejecutarse nuevamente; principio que, trasladado al juicio contencioso administrativo federal, permite establecer que en la demanda de nulidad deben plantearse los argumentos contra el acto impugnado y una vez transcurrido ese estadio procesal no podrán formularse razonamientos que debieron plantearse en ella. Lo anterior no contraviene el artículo 235 del Código Fiscal de la Federación que señala que los alegatos presentados en tiempo deben considerarse al dictar sentencia, pues dicha etapa procesal no constituye una nueva oportunidad para formular razonamientos novedosos contra el acto impugnado, sino principalmente para controvertir lo expuesto en la contestación de la demanda o para objetar o refutar las pruebas ofrecidas por la contraparte. De lo contrario, se otorgaría injustificadamente un plazo mayor al de cuarenta y cinco días con que cuenta el contribuyente para esgrimir los conceptos de impugnación contra el acto cuestionado en el juicio de nulidad, desatendiendo el artículo 207 del Código Fiscal de la Federación."

pronunciará esta autoridad.¹²⁷ Tales planteamientos consistieron fundamentalmente en lo siguiente:¹²⁸

FLETERA ATLANTE hace referencia a la pregunta tres¹²⁹ del dictamen pericial en materia de comercio agrícola presentado por el perito ofrecido por GRUPO LOGRA,¹³⁰ señalando que el perito no contesta la pregunta¹³¹ y que el perito reconoce que si los importadores de grano no tuvieran que someterse al control que ejerce el GIE LOGRA tendrían más flexibilidad y mejores opciones para armar sus paquetes; aclarando que si lo que el perito quiso decir es que no se venden servicios integrados, eso es falso.

Los señalamientos adicionales que FLETERA ATLANTE realizó en su escrito de alegatos resultan **inoperantes** conforme a los siguientes razonamientos.

Respecto a la afirmación de que PUERTO PROGRESO constituye un insumo esencial en el sistema de importación de granel agrícola, se hace notar a FLETERA ATLANTE que el DP realiza un análisis respecto a la existencia de barreras a la competencia en el mercado relevante y no respecto a la existencia de un insumo esencial, por lo que dicho señalamiento no se relaciona con el análisis verificado en el DP.

¹²⁷ Resulta aplicable la siguiente jurisprudencia emitida por el PJJF: "**ALEGATOS DE BIEN PROBADADO EN EL JUICIO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SU CONCEPTO, SIGNIFICADO Y CONFIGURACIÓN.** En todo procedimiento existen, generalmente, dos etapas perfectamente diferenciables: la de instrucción (que abarca todos los actos procesales) y la de conclusión o resolución; dividiéndose a su vez la instrucción en tres fases: postulatoria o expositiva (que permite instruir al juzgador en la litis a debate), probatoria (que tiene la finalidad de llegar al conocimiento objetivo de la controversia mediante los elementos que ofrecen las partes para acreditar sus posiciones contrapuestas, fase que cuenta con sus estadios de ofrecimiento, admisión, preparación y desahogo) y preconclusiva, integrada por los alegatos o conclusiones de las partes. En ese orden de ideas, se advierte, aunque sea de una manera muy general, que los alegatos son las argumentaciones verbales o escritas que formulan las partes una vez concluidas las fases postulatoria y aprobatoria; en una acepción general, se traduce en el acto realizado por cualquiera de las partes mediante el cual se exponen las razones de hecho y de derecho en defensa de sus intereses jurídicos, pretendiendo demostrar al juzgador que las pruebas desahogadas confirman su mejor derecho y no así los argumentos y probanzas de su contraparte. En este sentido, alegar de bien probado significa el derecho que asiste a cada parte en juicio para que en el momento oportuno recapitule en forma sintética las razones jurídicas, legales y doctrinarias que surgen de la contestación de la demanda y de las pruebas rendidas en el juicio. Así, la exposición de alegatos en el juicio contencioso administrativo, no tiene una forma determinada en las leyes procesales, pero debe tenerse en cuenta que se configura con la exposición metódica y razonada de los hechos afirmados en la demanda, las pruebas aportadas para demostrarlos, el valor de esas pruebas, la impugnación de las pruebas aportadas por el contrario, la negación de los hechos afirmados por la contraparte, las razones que se extraen de los hechos probados, y las razones legales y doctrinarias que se aducen a favor del derecho invocado. [Énfasis añadido]"; Jurisprudencia I.7º.A. J/37; 9ª. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXV, abril de 2007; Página: 1341; Registro: 172838.

¹²⁸ Folios 28647 a 28652 y 28655.

¹²⁹ Según FLETERA ATLANTE lo anterior se deriva de la siguiente manifestación del perito: "Sin embargo, al no ofrecer un servicio integrado, los clientes pueden contratar los servicios por separado, lo cual otorga a los clientes una mayor flexibilidad en la elección de los servicios que mejor les convenga".

¹³⁰ FLETERA ATLANTE refiere la pregunta consistente en: "¿Cuáles son las implicaciones (positivas y negativas) de cada tipo de integración sobre los precios de una de estas terminales?".

¹³¹ FLETERA ATLANTE señala que el perito únicamente refiere ejemplos genéricos de cómo se componen los precios, pero que los mismos no se relacionan con el objeto de la pregunta.

Asimismo, la conexión que FLETERA ATLANTE señala que existe entre el mercado investigado y los productos agropecuarios, alimenticios y de consumo final, de forma alguna es cuestionada en el DP, por lo que tales argumentos no modifican las conclusiones en esta resolución.

En lo relativo a la supuesta extensión del poder sustancial que el GIE LOGRA ostenta en el mercado relevante hacia el resto de los mercados que conforman el mercado investigado a través de ciertas simulaciones y la necesidad de imponer medidas para erradicar conductas anticompetitivas en el mercado de transporte terrestre, se señala a FLETERA ATLANTE que en el DP únicamente se analizó la falta de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, tal como fue precisado en la consideración de derecho anterior.

Respecto a las manifestaciones de FLETERA ATLANTE relativas a la respuesta a la pregunta tres del dictamen pericial en materia de comercio agrícola, se aprecia que FLETERA ATLANTE realiza tales señalamientos sin referir o considerar el contenido integral de la respuesta dada por el perito, pues el mismo también señaló que en su opinión *“la situación ideal es la terminal que ofrece un servicio integrado pero que permite a los clientes contratar los servicios por separado si así lo desean”*,¹³² por lo que se observa que el perito expuso los beneficios de la prestación de un servicio integrado y de la prestación un servicio desagregado, concluyendo que lo más benéfico es que en una terminal se ofrezca a los clientes la opción de contratar en ambas modalidades. Asimismo, FLETERA ATLANTE no especifica de qué manera la respuesta en cuestión resulta incompleta o imprecisa, ni la forma en la que la misma pudiera desvirtuar los planteamientos expuestos en el DP, además de que lo manifestado no cambiaría el sentido de la presente resolución.

Por lo anteriormente expuesto, el Pleno de esta Comisión,

V. RESUELVE:

ÚNICO. Se decreta el cierre del expediente por falta de elementos para determinar la existencia de barreras a la competencia en el mercado relevante por los motivos señalados en la **CUARTA CONSIDERACIÓN DE DERECHO** de esta resolución.

Así, de conformidad con lo antes mencionado y con lo establecido en la fracción VII del artículo 94 de la LFCE y el artículo 95 de la LFCE, la presente resolución no constituye un prejuzgamiento sobre la existencia o realización de alguna de las conductas anticompetitivas y/o supuestos que se establecen en el Libro Segundo de la LFCE, ni con relación a las condiciones de competencia persistentes en alguno de los mercados relacionados con este expediente.

¹³² Folio 285v2.

Notifíquese personalmente.- Así lo acordó y firma el Pleno de la Comisión, por unanimidad de votos en la sesión ordinaria de mérito, con fundamento en los artículos citados a lo largo de la presente resolución, y ante la fe del Secretario Técnico de la Comisión, de conformidad con los artículos 2, fracción VIII, 4, fracción IV, 18 y 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica.

apalacios

Alejandra Palacios Prieto
Comisionada Presidenta

[Signature]
Jesús Ignacio Navarro Zermeno
Comisionado

[Signature]
Eduardo Martínez Chombo
Comisionado

[Signature]
Brenda Gisela Hernández Ramírez
Comisionada

[Signature]
Alejandro Faya Rodríguez
Comisionado

[Signature]
José Eduardo Mendoza Contreras
Comisionado

[Signature]
Gustavo Rodrigo Pérez Valdespín
Comisionado

[Signature]
Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico

