



## VERSIÓN PÚBLICA

**Unidad administrativa que elabora:**  
Dirección General de Concentraciones

**Descripción del documento:**

Versión pública de la resolución del expediente CNT-018-2023

**Tipo de información que contiene y fundamento legal:**

*Información confidencial*

La información testada con la letra "A", es **confidencial** en los términos de los Artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la *Ley Federal de Competencia Económica*, toda vez que se trata de datos personales cuya difusión requiere el consentimiento de su titular.

La información testada con la letra "B", es **confidencial** en términos de los Artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la *Ley Federal de Competencia Económica*, ya que fue entregada con ese carácter a la Comisión y se trata de información que puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular.

**Páginas que contienen información confidencial: 1; 2; 3; 4; 28 a 38; 40; 42; 43; 45 a 48; 50; 51; 53 a 60; 62; 64; 65; 67 a 69; 73 a 75; 77 a 81; 83 a 87; 94 a 108; 111 a 122; 124 a 130; 135; 136; 138; 139; 141; 142; 145 a 157.**



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Visto el expediente administrativo al rubro citado, el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica (Comisión), en sesión celebrada el ocho de agosto de dos mil veinticuatro, con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto y vigésimo, fracciones I y VI, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 4, 10, 12, fracciones I, X y XXX, 58, 59, 61, 63, 64, 86, 87, 90 y 118 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE);<sup>1</sup> 1, 5, 8, 15, 30 y 154 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DRLFCE);<sup>2</sup> 1, 4, fracción I, y 5, fracciones I, VI, XXI y XXXIX, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica vigente (Estatuto); 2, 3, 23, 27 y 91 de las Disposiciones Regulatorias sobre el uso de medios electrónicos ante la Comisión Federal de Competencia Económica (DRUME);<sup>3</sup> así como 1, 3 y 13 de los Lineamientos para la notificación de concentraciones por medios electrónicos ante la Comisión Federal de Competencia Económica (Lineamientos);<sup>4</sup> resolvió de acuerdo a los antecedentes y consideraciones de derecho que a continuación se expresan.

GLOSARIO

	<b>B</b>
• Agente Tercero	
• APIQROO	Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V.
• Bases	Bases para el Establecimiento de Regulación Tarifaria por la Prestación del Servicio de Transporte Marítimo de Pasajeros en la Zona Norte del Estado de Quintana Roo, publicadas el dieciocho de marzo de dos mil veintidós. <sup>5</sup>
• Compradores	Grupo Xcaret, S.A.P.I. de C.V. y Promotora Xcaret, S.A.P.I. de C.V.
• Contrato de Compraventa	Contrato mediante el cual los Vendedores y los Compradores acuerdan la Operación. <sup>6</sup>
• CGPMM	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.
• DC-001-2020	Resolución emitida en el expediente DC-001-2020 por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica.

<sup>1</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el veintitrés de mayo de dos mil catorce, modificada mediante Decreto publicado en el mismo medio oficial el veinte de mayo de dos mil veintiuno.

<sup>2</sup> Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce y su última modificación publicada en el mismo medio oficial el veintiuno de febrero de dos mil veinticuatro.

<sup>3</sup> Publicadas en el DOF el ocho de diciembre de dos mil diecisiete y su última modificación publicada en el mismo medio oficial el nueve de octubre de dos mil veintitrés.

<sup>4</sup> Publicados en el DOF el ocho de diciembre de dos mil diecisiete y su última modificación publicada en el mismo medio oficial el nueve de octubre de dos mil veintitrés.

<sup>5</sup> Publicadas en el DOF el dieciocho de marzo de dos mil veintidós.

<sup>6</sup> El Contrato de Compraventa se encuentra en los folios 0308 a 0583.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

• Decreto	Decreto por el que se reforman adicionan y derogan diversas disposiciones del reglamento interior de la SEMAR. <sup>7</sup>
• Guía de Concentraciones	Guía para la Notificación de Concentraciones. <sup>8</sup>
• IHH	Índice Herfindahl-Hirschman.
• Isleños	Pasajeros con residencia en Isla Mujeres o Cozumel.
• Jetway	GBC Brokers Peninsulares, S.A.P.I. de C.V.
• LNCM	Ley de Navegación y Comercio Marítimos. <sup>9</sup>
• Locales	Pasajeros identificados por tener su lugar de residencia dentro del estado de Quintana Roo.
• MR Puerto Juárez	Mercado relevante Puerto Juárez, en la ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo, y destino (y/u origen) en las terminales marítimas y/o muelles de Puerto Juárez o Gran Puerto, ambas ubicadas en Cancún, Quintana Roo.
• MR Zona Hotelera	Mercado relevante Zona Hotelera, en las rutas: <ul style="list-style-type: none"> <li>i) con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo, y destino (y/u origen) en el muelle El Caracol, Cancún, Quintana Roo;</li> <li>ii) con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo, y destino (y/u origen) en el muelle Playa Tortugas, Cancún, Quintana Roo;</li> <li>y</li> <li>iii) con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo, y destino (y/u origen) en el muelle El Embarcadero, Cancún, Quintana Roo.</li> </ul>
• MR Cozumel	Mercado relevante Cozumel, el STMPF en la ruta con origen (y/o destino) en la isla de Cozumel y destino (y/u origen) en Playa del Carmen.
• Operación	Adquisición por parte de los Compradores <b>B</b> de las acciones representativas del capital social de las Sociedades Objeto, propiedad de los Vendedores.
• Región	El estado de Quintana Roo y sus costas.

<sup>7</sup> Publicado en el DOF el veinticuatro de noviembre de dos mil veintidós.

<sup>8</sup> Publicada en el DOF el ocho de abril de dos mil veintiuno.

<sup>9</sup> Publicada en el DOF el primero de junio de dos mil seis, modificada mediante Decreto publicado en el mismo medio oficial el siete de diciembre de dos mil veinte.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

• SEMAR	Secretaría de Marina.
• Sociedades Objeto	<b>B</b>
• STMPF	Servicio de transporte marítimo de pasajeros bajo la modalidad ferry.
• Ténders/Chárter	Servicio que consiste, típicamente, en la renta de una embarcación por un determinado número de horas con puntos de origen, destino e intermedios determinados por los usuarios.  Específicamente, para el caso de las actividades de los Vendedores, estos servicios también incluyen el transporte de usuarios del transporte marítimo de pasajeros en cruceros.
• Terminal Marítima de Cozumel	Muelle Fiscal de APIQROO, ubicado en boulevard Rafael Melgar S/N, Cozumel, Quintana Roo, C.P. 77710.
• Terminal Marítima de Isla Mujeres	Muelle Fiscal de APIQROO, ubicado en Av. Rueda Medina, S/N, con Zona Federal, Col. Centro, C.P. 77400.
• Turistas	Pasajeros generales que no son Locales ni Isleños.
• Vendedores	<b>A</b>
• Winjet o Naviera	Naviera M-29, S.A de C.V.
• Zona Hotelera	Conjuntamente, los muelles denominados El Embarcadero, Playa Tortugas y El Caracol, ubicados en Cancún.

**I. ANTECEDENTES**

**Primero.** Mediante escrito con anexos presentado a través del Sistema de Notificaciones Electrónicas de Concentraciones de la Comisión Federal de Competencia Económica (SINEC) el veintiséis de enero de dos mil veintitrés (Escrito de Notificación), Grupo Xcaret, S.A.P.I. de C.V. (Xcaret); Promotora Xcaret, S.A.P.I. de C.V. (Promotora, junto con Xcaret, los Compradores);

A

(los Vendedores); B



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

B

las Sociedades Objeto y en conjunto con los Compradores y los Vendedores, los Notificantes) notificaron a esta Comisión su intención de realizar una concentración, conforme a lo establecido en el artículo 90, de la LFCE. El Escrito de Notificación se tuvo por recibido el día de su presentación mediante la emisión del “acuse de recibo electrónico”.

**Segundo.** Mediante escrito con anexos presentado a través de la Oficialía de Partes (OP) de la Comisión, el veintisiete de enero de dos mil veintitrés (Escrito de Presentación de Poderes), **A** quien se ostentó como representante común de los Notificantes (Representante Común), presentó el original del Escrito de Notificación.

**Tercero.** Por acuerdo emitido por el Secretario Técnico (ST) de la Comisión el siete de febrero de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente al día siguiente de su emisión, esta Comisión previno a los Notificantes para que presentaran la información faltante, toda vez que la notificación no reunió los requisitos a los que se refieren las fracciones IV, V, VI, VII, VIII, IX, X y XI, del artículo 89 de la LFCE (Acuerdo de Prevención).

**Cuarto.** Mediante escrito sin anexos de veintidós de febrero de dos mil veintitrés (Escrito de Prórroga a Prevención), el Representante Común de los Notificantes solicitó una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para desahogar el Acuerdo de Prevención, conforme a lo establecido en el artículo 90, fracción I, de la LFCE.

**Quinto.** Por acuerdo emitido por el ST de la Comisión el veinticuatro de febrero de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el veintisiete del mismo mes y año, esta Comisión otorgó a los Notificantes una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para desahogar el Acuerdo de Prevención.

**Sexto.** Mediante escrito con anexos de ocho de marzo de dos mil veintitrés (Escrito de Desahogo Parcial a Prevención), el Representante Común de los Notificantes presentó parte de la información requerida mediante el Acuerdo de Prevención.

**Séptimo.** Mediante escrito con un anexo de catorce de marzo de dos mil veintitrés, el Representante Común de los Notificantes presentó la totalidad de la información requerida mediante el Acuerdo de Prevención.

**Octavo.** Mediante escrito con anexos de diecisiete de marzo de dos mil veintitrés (Primer Escrito Complementario), el Representante Común de los Notificantes presentó información complementaria respecto de la operación.

**Noveno.** Mediante escrito con anexos de veintisiete de marzo de dos mil veintitrés (Segundo Escrito Complementario),<sup>10</sup> el Representante Común de los Notificantes presentó información complementaria respecto de la operación.

<sup>10</sup> El acuse de recibo electrónico señala como fecha de registro el veintiséis de marzo de dos mil veintitrés debido a que el sistema electrónico es un sistema que permite presentar promociones, notificarse y tener acceso a expedientes

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Décimo.** Por acuerdo emitido por la Directora General de Asuntos Jurídicos (DGAJ) de la Comisión en suplencia por ausencia del ST, el veintiocho de marzo de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente al día siguiente de su emisión (Acuerdo de Recepción a Trámite), esta Comisión tuvo por emitido el acuerdo de recepción a trámite a partir del catorce de marzo de dos mil veintitrés. Asimismo, se previno a los Notificantes para que en un plazo de cinco (5) días hábiles siguientes a que surtiera efectos la notificación del referido acuerdo, acreditaran la confidencialidad de diversa información y documentación presentada mediante el Escrito de Notificación, el Escrito de Presentación de Poderes, el Escrito de Prórroga a Prevención, el Escrito de Desahogo Parcial a Prevención, el Primer Escrito Complementario y el Segundo Escrito Complementario.

**Undécimo.** Por acuerdo emitido por el Director General de Concentraciones (DGC) el treinta de marzo de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el tres de abril de dos mil veintitrés (Requerimiento de Información Adicional), esta Comisión requirió información y documentación adicionales a los Notificantes, conforme al artículo 90, fracción III, párrafos primero y segundo, de la LFCE.

**Duodécimo.** Mediante escrito de trece de abril de dos mil veintitrés (Escrito de Confidencialidad), el Representante Común de los Notificantes desahogó la prevención de confidencialidad realizada en el Acuerdo de Recepción a Trámite.

**Decimotercero.** Mediante escrito de veintisiete de abril de dos mil veintitrés (Primer Escrito de Prórroga), el Representante Común de los Notificantes solicitó una prórroga de quince (15) días hábiles adicionales para desahogar el Requerimiento de Información Adicional.

**Decimocuarto.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintisiete de abril de dos mil veintitrés (Primer Acuerdo de Confidencialidad), notificado electrónicamente el tres de mayo del mismo año, esta Comisión acordó el Escrito de Confidencialidad, así como la confidencialidad que se previno mediante el Acuerdo de Recepción a Trámite. Asimismo, se previno a los Notificantes para que en un plazo de cinco (5) días hábiles siguientes a que surtiera efectos la notificación del referido acuerdo, se pronunciaran sobre la confidencialidad de la información y documentación presentada mediante el Escrito de Confidencialidad.

**Decimoquinto.** Por acuerdo emitido por el DGC el dos de mayo de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el tres del mismo mes y año (Primer Acuerdo de Prórroga), se concedió una prórroga a los Notificantes por un plazo de quince (15) días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación del Acuerdo de Prórroga. Asimismo, se previno a los Notificantes para que en un plazo de cinco (5) días hábiles siguientes

---

vía remota de forma ininterrumpida; sin embargo, el artículo 60, segundo párrafo, de las de las DRUME, señala que las promociones presentadas a través del sistema electrónico en día inhábil para la Comisión, se tendrá por recibidas al día hábil siguiente. En ese sentido, se tuvo por presentado al día hábil siguiente, es decir, el veintisiete de marzo de dos mil veintitrés. Lo anterior, con fundamento en los artículos 114, primer párrafo y 115, párrafo segundo, de la LFCE, y de conformidad con el “Acuerdo mediante el cual la Comisión Federal de Competencia Económica da a conocer el calendario anual de labores para el año dos mil veintitrés y principios del dos mil veinticuatro”, publicado en el DOF el catorce de diciembre de dos mil veintidós.

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

a que surtiera efectos la notificación del referido acuerdo, se pronunciaran sobre la confidencialidad de la información contenida en el Primer Escrito de Prórroga.

**Decimosexto.** Mediante escrito con anexo de once de mayo de dos mil veintitrés (Escrito de Desahogo de Confidencialidad), el Representante Común de los Notificantes desahogó la prevención de confidencialidad realizada en el Primer Acuerdo de Prórroga.

**Decimoséptimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el diecisiete de mayo de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el veintidós del mismo mes y año, esta Comisión acordó el Escrito de Desahogo de Confidencialidad.

**Decimooctavo.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintitrés de mayo de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el día de su emisión, se hizo efectivo el apercibimiento contenido en el Primer Acuerdo de Confidencialidad.

**Decimonoveno.** Mediante escrito de veinticuatro de mayo de dos mil veintitrés, el Representante Común de los Notificantes solicitó una prórroga adicional de quince (15) días hábiles para desahogar el Requerimiento de Información Adicional.

**Vigésimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintiséis de mayo de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el treinta del mismo mes y año (Segundo Acuerdo de Prórroga), se concedió por un plazo de quince (15) días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación del Segundo Acuerdo de Prórroga, para desahogar el Requerimiento de Información Adicional.

**Vigésimo primero.** Mediante escrito con anexos de nueve de junio de dos mil veintitrés, el Representante Común de los Notificantes presentó parte de la información y documentación requeridas en el Requerimiento de Información Adicional.

**Vigésimo segundo.** Por acuerdo emitido por el DGC el catorce de junio de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el día siguiente de su emisión (Acuerdo de Toma de Conocimiento), esta Comisión acordó el escrito referido en el antecedente anterior e informó a los Notificantes que el Requerimiento de Información Adicional no había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo subsistía.

**Vigésimo tercero.** Mediante escrito de veintiuno de junio de dos mil veintitrés (Tercer Escrito de Prórroga), el Representante Común de los Notificantes solicitó una prórroga de cinco (5) días hábiles adicionales para desahogar el Requerimiento de Información Adicional.

**Vigésimo cuarto.** Mediante escrito con anexos de veintidós de junio de dos mil veintitrés, el Representante Común de los Notificantes presentó parte de la información y documentación requerida en el Requerimiento de Información Adicional.

**Vigésimo quinto.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintisiete de junio de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el veintinueve del mismo mes y año (Tercer Acuerdo de Prórroga), se concedió una prórroga a los Notificantes por un plazo de cinco (5) días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación del Tercer Acuerdo de Prórroga. Asimismo, se previno a los Notificantes para que en un plazo de cinco (5)

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

días hábiles siguientes a que surtiera efectos la notificación del referido acuerdo, acreditaran la confidencialidad de diversa información y documentación presentada mediante el Tercer Escrito de Prórroga.

**Vigésimo sexto.** Mediante escrito sin anexos de siete de julio de dos mil veintitrés (Cuarto Escrito de Prórroga), el Representante Común de los Notificantes solicitó una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para desahogar el Requerimiento de Información Adicional.

**Vigésimo séptimo.** Mediante escrito sin anexos de siete de julio de dos mil veintitrés (Segundo Escrito de Desahogo de Confidencialidad), el Representante Común de los Notificantes desahogó la prevención de confidencialidad realizada en el Tercer Acuerdo de Prórroga.

**Vigésimo octavo.** Por acuerdo emitido por el DGC el doce de julio de dos mil veintitrés, notificado personalmente el trece del mismo mes y año (Requerimiento de Información DiDi), esta Comisión requirió información y documentación a DiDi Mobility Information Technology, Pte. Ltd. (DiDi), con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE.

**Vigésimo noveno.** Por oficio número DGC-CFCE-2023-008, emitido por el DGC el doce de julio de dos mil veintitrés, notificado por oficio el treinta y uno del mismo mes y año (Requerimiento de Información APIQROO), esta Comisión requirió información y documentación a la Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V. (APIQROO), con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Trigésimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el trece de julio de dos mil veintitrés, notificado por instructivo al día siguiente de su emisión (Requerimiento de Información Uber Inc.), esta Comisión requirió información y documentación a Uber Technologies Inc. (Uber Inc.), con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Trigésimo primero.** Por oficio número DGC-CFCE-2023-009, emitido por el DGC el catorce de julio de dos mil veintitrés, notificado por oficio el mismo día de su emisión (Requerimiento de Información CGPMM), esta Comisión requirió información y documentación a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM), de la Secretaría de Marina (SEMAR) con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Trigésimo segundo.** Mediante escrito con anexos de catorce de julio de dos mil veintitrés, el Representante Común de los Notificantes presentó parte de la información y documentación requerida en el Requerimiento de Información Adicional.

**Trigésimo tercero.** Mediante escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el catorce de julio de dos mil veintitrés, el Representante Común de los Notificantes presentó parte de información y documentación requerida en el Requerimiento de Información Adicional.

**Trigésimo cuarto.** Mediante escrito sin anexos presentado en la OP de la Comisión el primero de agosto de dos mil veintitrés, el apoderado legal de Uber Inc. presentó parte de la información requerida en el Requerimiento de Información Uber Inc.

**Trigésimo quinto.** Por acuerdo emitido por el DGC el primero de agosto de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el tres del mismo mes y año (Cuarto Acuerdo de Prórroga), se concedió

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

una prórroga a los Notificantes por un plazo de diez (10) días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación del Cuarto Acuerdo de Prórroga. Asimismo, se acordó la confidencialidad que se previno mediante el Tercer Acuerdo de Prórroga, y se previno a los Notificantes para que en un plazo de cinco (5) días hábiles siguientes a que surtiera efectos la notificación del referido acuerdo, acreditaran la confidencialidad de diversa información y documentación presentada mediante el Cuarto Escrito de Prórroga y el Segundo Escrito de Confidencialidad.

**Trigésimo sexto.** Mediante escrito sin anexos presentado en la OP de la Comisión el dos de agosto de dos mil veintitrés, la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante, de la SEMAR, solicitó una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales, para desahogar el Requerimiento de Información CGPMM.

**Trigésimo séptimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el cuatro de agosto de dos mil veintitrés, notificado por instructivo el siete del mismo mes y año (Requerimiento de Información Uber México), esta Comisión requirió información y documentación a Uber México Technology & Software, S.A. de C.V. (Uber México), con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Trigésimo octavo.** Mediante correo electrónico, enviado a la dirección de correo institucional de esta Comisión el cuatro de agosto de dos mil veintitrés, la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante, presentó un escrito sin anexos, por el cual solicitó el uso de medios electrónicos para el desahogo del Requerimiento de Información CGPMM. Dicho escrito fue acordado mediante el acuerdo referido en el antecedente cuadragésimo.

**Trigésimo noveno.** Por acuerdo emitido por el DGC el nueve de agosto de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el día de su emisión (Segundo Acuerdo de Toma de Conocimiento), esta Comisión acordó los escritos referidos en los antecedentes Trigésimo Segundo y Trigésimo Tercero, e informó a los Notificantes que el Requerimiento de Información Adicional no había sido desahogado en su totalidad, por lo que el aperebimiento contenido en el mismo subsistía.

**Cuadragésimo.** Mediante escrito con anexos presentado ante la OP de la Comisión el diez de agosto de dos mil veintitrés, la representante legal de APIQROO, presentó parte de la información y documentación requeridas mediante el Requerimiento de Información APIQROO.

**Cuadragésimo primero.** Mediante escrito con un anexo, presentado ante la OP de la Comisión el diez de agosto de dos mil veintitrés, el apoderado legal de DiDi solicitó una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales, para desahogar el Requerimiento de Información DiDi. La referida prórroga fue concedida por acuerdo emitido el diecisiete de agosto de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el día de su emisión, por un plazo de diez (10) días hábiles adicionales, contados a partir del día siguiente a que surtiera efectos la notificación del acuerdo en referencia.

**Cuadragésimo segundo.** Mediante escrito con anexos de once de agosto de dos mil veintitrés (Tercer Escrito de Confidencialidad), el Representante Común de los Notificantes desahogó la prevención de confidencialidad realizada en el Cuarto Acuerdo de Prórroga.

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Cuadragésimo tercero.** Mediante correo electrónico enviado a la dirección de correo electrónico institucional el once de agosto de dos mil veintitrés, se presentaron diversos anexos relacionados con el Requerimiento de Información CGPMM.

**Cuadragésimo cuarto.** Por acuerdo emitido por el DGC el catorce de agosto de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el quince del mismo mes y año (Acuerdo de Prórroga CGPMM), esta Comisión otorgó a la CGPMM una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para desahogar el Acuerdo de Información CGPMM.

**Cuadragésimo quinto.** Mediante correo electrónico enviado a la dirección de correo electrónico institucional el quince de agosto de dos mil veintitrés, la Directora General de Puertos, en suplencia por ausencia de la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante, de la SEMAR, presentó un escrito con anexos, mediante el cual presentó parte de la información y documentación requerida mediante el Requerimiento de Información CGPMM.

**Cuadragésimo sexto.** Por acuerdo emitido por el DGC el quince de agosto de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el veintidós del mismo mes y año (Reiteración Uber Inc.), se reiteró a Uber Inc. la orden contenida en el Requerimiento de Información Uber Inc., a efecto de que presentara la información y documentación faltante en un plazo de cinco (5) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación de la Reiteración Uber Inc.

**Cuadragésimo séptimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el diecisiete de agosto de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el día de su emisión (Acuerdo de Prórroga DiDi), se concedió a DiDi una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para desahogar el Requerimiento de Información DiDi.

**Cuadragésimo octavo.** Mediante escrito con anexos presentado en la OP de la Comisión el diecisiete de agosto de dos mil veintitrés (Desahogo Parcial Uber Inc.), el representante legal de Uber Inc. presentó parte de la información y documentación requeridas en el Requerimiento de Información Uber Inc.

**Cuadragésimo noveno.** Mediante escrito de dieciocho de agosto de dos mil veintitrés (Quinto Escrito de Prórroga), el Representante Común de los Notificantes solicitó una prórroga de quince (15) días hábiles adicionales para desahogar el Requerimiento de Información Adicional.

**Quincuagésimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintidós de agosto de dos mil veintitrés, notificado por instructivo el veinticuatro del mismo mes y año (Requerimiento de Información GT), esta Comisión requirió información y documentación a Golfo Transportación, S.A. de C.V. (GT), con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Quincuagésimo primero.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintitrés de agosto de dos mil veintitrés (Segundo Acuerdo de Confidencialidad), notificado electrónicamente el mismo día, esta Comisión acordó el Tercer Escrito de Confidencialidad.

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Quincuagésimo segundo.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintitrés de agosto de dos mil veintitrés, notificado personalmente el veintiocho del mismo mes y año (Requerimiento de Información Jetway) esta Comisión requirió información y documentación a GBC Brokers, S.A.P.I. de C.V. (Jetway), con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE.

**Quincuagésimo tercero.** Por acuerdo emitido por el DGC el veinticinco de agosto de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el día de su emisión (Reiteración CGPMM), se reiteró a CGPMM la orden contenida en el Requerimiento de Información CGPMM, a efecto de que se presentara la información y documentación faltante en un plazo de cinco (5) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación de la Reiteración CGPMM.

**Quincuagésimo cuarto.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintisiete de agosto de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el treinta y uno del mismo mes y año (Quinto Acuerdo de Prórroga), se concedió una prórroga a los Notificantes por un plazo de diez (10) días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación del Quinto Acuerdo de Prórroga.

**Quincuagésimo quinto.** Mediante escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el veintinueve de agosto de dos mil veintitrés (Desahogo Uber México), la autorizada legal de Uber México presentó parte de la información y documentación requeridas en el Requerimiento de Información Uber México.

**Quincuagésimo sexto.** Mediante escrito con anexos de treinta y uno de agosto de dos mil veintitrés (Cuarto Escrito de Confidencialidad), el Representante Común de los Notificantes desahogó la prevención de confidencialidad realizada en el Segundo Acuerdo de Confidencialidad.

**Quincuagésimo séptimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el treinta y uno de agosto de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el primero de septiembre del mismo año (Desahogo Uber México), esta Comisión acordó el Desahogo Uber México e informó a Uber México que el Requerimiento de Información Uber México había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos.

**Quincuagésimo octavo.** Mediante escrito con un anexo, presentado en la OP de la Comisión el treinta y uno de agosto de dos mil veintitrés (Desahogo DiDi), el apoderado legal de DiDi presentó la información y documentación requeridas en el Requerimiento de Información DiDi.

**Quincuagésimo noveno.** Mediante correo electrónico, enviado a la dirección de correo institucional de esta Comisión el treinta y uno de agosto de dos mil veintitrés, la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante presentó un escrito con anexos, por el cual presentó parte de la información y documentación solicitadas mediante el Requerimiento de Información CGPMM.

**Sexagésimo.** Mediante un escrito presentado en la OP de la Comisión el primero de septiembre de dos mil veintitrés, la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante se manifestó respecto



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

de diversa información y documentación solicitadas mediante el Requerimiento de Información CGPMM.

**Sexagésimo primero.** Mediante escrito con anexos presentado en la OP de la Comisión el primero de septiembre de dos mil veintitrés (Desahogo APIQROO), la apoderada legal de APIQROO presentó la totalidad de la información y documentación solicitadas mediante el Requerimiento de Información CGPMM.

**Sexagésimo segundo.** Mediante escrito presentado ante la OP de la Comisión el cuatro de septiembre de dos mil veintitrés (Desahogo Uber Inc.), el apoderado legal de Uber Inc. se pronunció respecto de la Reiteración Uber Inc. y el Requerimiento de Información Uber Inc.

**Sexagésimo tercero.** Mediante escrito con anexos, presentado ante la OP de la Comisión el cuatro de septiembre de dos mil veintitrés, el representante legal de Uber Inc. proporcionó parte de la información y documentación requeridas en el Requerimiento de Información GT.

**Sexagésimo cuarto.** Mediante correo electrónico, enviado a la dirección de correo electrónico institucional el seis de septiembre de dos mil veintitrés, la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante presentó un escrito con anexos, mediante el cual presentó parte de la información y documentación requerida mediante el Requerimiento de Información CGPMM.

**Sexagésimo quinto.** Por acuerdo emitido por el DGC el siete de septiembre de dos mil veintitrés, notificado a través de la lista de notificaciones de la Comisión el doce del mismo mes y año (Acuerdo de Desahogo Uber Inc.), esta Comisión acordó el Desahogo Uber Inc. e informó a Uber Inc. que el Requerimiento de Información Uber Inc. había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos, y se previno a Uber Inc. para que en un plazo de cinco (5) días hábiles siguientes a que surtiera efectos la notificación del referido acuerdo, acreditara la confidencialidad de diversa información y documentación presentada mediante el Desahogo Uber Inc.

**Sexagésimo sexto.** Mediante escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el ocho de septiembre de dos mil veintitrés (Desahogo Parcial Jetway), el apoderado legal de Jetway presentó parte de la información y documentación requeridas en el Requerimiento de Información Jetway.

**Sexagésimo séptimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el ocho de septiembre de dos mil veintitrés (Tercer Acuerdo de Confidencialidad), notificado electrónicamente el once del mismo mes y año, esta Comisión acordó el Cuarto Escrito de Confidencialidad.

**Sexagésimo octavo.** Mediante escrito con anexos de once de septiembre de dos mil veintitrés, el Representante Común de los Notificantes presentó parte de la información y documentación requerida en el Requerimiento de Información Adicional.

**Sexagésimo noveno.** Mediante escrito con anexos, presentado ante la OP de la Comisión el once de septiembre de dos mil veintitrés (Desahogo Parcial GT), el representante legal de GT proporcionó parte de la información y documentación requeridas en el Requerimiento de Información GT.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Septuagésimo.** Mediante escrito presentado en la OP de la Comisión el trece de septiembre de dos mil veintitrés, la apoderada legal de APIQROO se manifestó respecto de la confidencialidad de diversa información y documentación solicitadas mediante el Requerimiento de Información CGPMM.

**Septuagésimo primero.** Mediante escrito con anexos presentado ante la OP de la Comisión el trece de septiembre de dos mil veintitrés, el representante legal de GT realizó aclaraciones relacionadas con el Requerimiento de Información GT.

**Septuagésimo segundo.** Por acuerdo emitido por el DGC el catorce de septiembre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el día de su emisión, esta Comisión acordó el Desahogo DiDi e informó a DiDi que el Requerimiento de Información DiDi había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos, y se previno a DiDi para que en un plazo de cinco (5) días hábiles siguientes a que surtiera efectos la notificación del referido acuerdo, acreditara la confidencialidad de diversa información y documentación presentada mediante el Desahogo Didi.

**Septuagésimo tercero.** Por acuerdo emitido por el DGC el catorce de septiembre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el día de su emisión, esta Comisión reiteró el Requerimiento de Información CGPMM.

**Septuagésimo cuarto.** Mediante escrito con anexos de dieciocho de septiembre de dos mil veintitrés (Sexto Escrito de Prórroga), el Representante Común de los Notificantes solicitó una prórroga de quince (15) días hábiles adicionales para desahogar el Requerimiento de Información Adicional.

**Septuagésimo quinto.** Por acuerdo emitido por el DGC el dieciocho de septiembre de dos mil veintitrés, notificado a través de correo electrónico el mismo día, esta Comisión acordó el Desahogo APIQROO e informó a APIQROO que el Requerimiento de Información APIQROO había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos, y se previno a APIQROO para que en un plazo de cinco (5) días hábiles siguientes a que surtiera efectos la notificación del referido acuerdo, acreditara la confidencialidad de diversa información y documentación presentada mediante el Desahogo APIQROO.

**Septuagésimo sexto.** Por acuerdo emitido por el DGC el diecinueve de septiembre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el veinte del mismo mes y año, esta Comisión reiteró el Requerimiento de Información GT.

**Septuagésimo séptimo.** Mediante correo electrónico, enviado a la dirección de correo electrónico institucional el veintiuno de septiembre dos mil veintitrés, la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante presentó un escrito sin anexos, mediante el cual solicitó una prórroga al Requerimiento de Información CGPMM.

**Septuagésimo octavo.** Mediante escrito con un anexo, presentado en la OP de la Comisión el veintiuno de septiembre de dos mil veintitrés (Desahogo Parcial Jetway), el apoderado legal de Jetway presentó copia certificada del instrumento notarial que acredita su personalidad.

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Septuagésimo noveno.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintidós de septiembre de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el mismo día (Sexto Acuerdo de Prórroga), se concedió por un plazo de quince (15) días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación del Sexto Acuerdo de Prórroga, para desahogar el Requerimiento de Información Adicional.

**Octogésimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el veinticinco de septiembre de dos mil veintitrés, notificado a través de la lista de notificaciones de la Comisión el mismo día, esta Comisión hizo efectivo el apercibimiento contenido en el Acuerdo de Desahogo Uber Inc. y, en consecuencia, la información contenida en el Desahogo Uber Inc. no se identificó con el carácter de confidencial.

**Octogésimo primero.** Por acuerdo emitido el veinticinco de septiembre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el día de su emisión (Reiteración Jetway), esta Comisión reiteró el Requerimiento de Información Jetway.

**Octogésimo segundo.** Mediante correo electrónico recibido en la dirección de correo electrónico institucional el veintisiete de septiembre de dos mil veintitrés, la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante presentó un escrito con anexos, mediante el cual presentó parte de la información y documentación relacionada con el Requerimiento de Información CGPMM.

**Octogésimo tercero.** Mediante escrito con anexos, presentado ante la OP de la Comisión el veintiocho de septiembre de dos mil veintitrés (Desahogo GT), el representante legal de GT presentó la totalidad de información y documentación solicitada en el Requerimiento de Información GT.

**Octogésimo cuarto.** Mediante escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el dos de octubre de dos mil veintitrés (Desahogo Jetway), el apoderado legal de Jetway presentó la totalidad de la información requerida mediante el Requerimiento de Información Jetway.

**Octogésimo quinto.** Mediante correo electrónico, recibido en la dirección de correo electrónico institucional el tres de octubre de dos mil veintitrés, la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante presentó un escrito sin anexos, mediante el cual presentó parte de la información y documentación relacionada con el Requerimiento de Información CGPMM.

**Octogésimo sexto.** Por acuerdo emitido por el DGC el cuatro de octubre de dos mil veintitrés, notificado a través de la lista de notificaciones de la Comisión el seis de octubre del mismo año, esta Comisión hizo efectivo el apercibimiento contenido en el Acuerdo de Desahogo DiDi y, en consecuencia, la información contenida en el Desahogo DiDi no se identificó con el carácter de confidencial.

**Octogésimo séptimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el cuatro de octubre de dos mil veintitrés, notificado a través de correo electrónico el mismo día, esta Comisión acordó el Desahogo GT e informó a GT que el Requerimiento de Información GT había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos, y se previno a GT para que en un plazo de cinco (5) días hábiles siguientes a que surtiera efectos la notificación del referido acuerdo, acreditara la confidencialidad de diversa información y documentación presentada mediante el Desahogo GT.

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Octogésimo octavo.** Por acuerdo emitido por el DGC el cinco de octubre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el seis del mismo mes y año, esta Comisión reiteró el Requerimiento de Información CGPMM.

**Octogésimo noveno.** Mediante escrito con anexos de nueve de octubre de dos mil veintitrés (Séptimo Escrito de Prórroga), el Representante Común de los Notificantes solicitó una prórroga de quince (15) días hábiles adicionales para desahogar el Requerimiento de Información Adicional.

**Nonagésimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el diez de octubre de dos mil veintitrés, notificado a través de correo electrónico el día de su emisión, esta Comisión acordó el Desahogo Jetway e informó a Jetway que el Requerimiento de Información Jetway había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos.

**Nonagésimo primero.** Por acuerdo emitido por el DGC el doce de octubre de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el mismo día (Séptimo Acuerdo de Prórroga), se concedió por un plazo de quince (15) días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación del Séptimo Acuerdo de Prórroga, para desahogar el Requerimiento de Información Adicional.

**Nonagésimo segundo.** Mediante escrito con anexos de diecisiete de octubre de dos mil veintitrés, el Representante Común de los Notificantes presentó la totalidad de la información y documentación requerida en el Requerimiento de Información Adicional.

**Nonagésimo tercero.** Mediante escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el diecisiete de octubre de dos mil veintitrés, la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante presentó parte de la información y documentación relacionada con el Requerimiento de Información CGPMM.

**Nonagésimo cuarto.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintiséis de octubre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el treinta del mismo mes y año, esta Comisión reiteró el Requerimiento de Información CGPMM.

**Nonagésimo quinto.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintiséis de octubre de dos mil veintitrés, notificado a través de la lista de notificaciones de la Comisión el mismo día de su emisión, esta Comisión hizo efectivo el apercibimiento contenido en el Acuerdo de Desahogo GT y, en consecuencia, la información contenida en el Desahogo GT no se identificó con el carácter de confidencial.

**Nonagésimo sexto.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintiséis de octubre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el mismo día, esta Comisión reiteró el Requerimiento de Información CGPMM.

**Nonagésimo séptimo.** Mediante escrito con anexos de diecisiete de octubre de dos mil veintitrés, el Representante Común de los Notificantes solicitó acceso al expedientillo que recayó al Expediente.

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Nonagésimo octavo.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintisiete de octubre de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el treinta del mismo mes y año (Acuerdo de Radicación), se tuvo por desahogado el Requerimiento de Información Adicional.

**Nonagésimo noveno.** Por acuerdo emitido por el DGC el treinta y uno de octubre de dos mil veintitrés, notificado personalmente el siete de noviembre de dos mil veintitrés (Requerimiento de Información El Dorado), esta Comisión requirió información y documentación a Servicios Náuticos El Dorado, S.A. de C.V. (El Dorado), con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Centésimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el treinta y uno de octubre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el treinta y uno de octubre de dos mil veintitrés (Requerimiento de Información Naviera), esta Comisión requirió información y documentación a Naviera M-29, S.A. de C.V. (Naviera), con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Centésimo primero.** Por acuerdo emitido por el DGC el treinta y uno de octubre de dos mil veintitrés, notificado personalmente el ocho de noviembre de dos mil veintitrés (Requerimiento de Información Petronaves), esta Comisión requirió información y documentación a Petronaves Mexicanas, S.A. de C.V. (Petronaves), con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Centésimo segundo.** Por acuerdo emitido por el DGC el seis de noviembre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el siete del mismo mes y año (Requerimiento de Información Naveganto), esta Comisión requirió información y documentación a Naveganto, S.A. de C.V. (Naveganto), con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Centésimo tercero.** Por acuerdo emitido por el DGC el seis de noviembre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el diez del mismo mes y año (Requerimiento de Información Marinsa), esta Comisión requirió información y documentación a Marinsa de México, S.A. de C.V. (Marinsa), con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto de la LFCE.

**Centésimo cuarto.** Mediante correo electrónico, recibido en la dirección de correo electrónico institucional el ocho de noviembre de dos mil veintitrés, el Director General de Marina Mercante presentó un escrito sin anexos, mediante el cual presentó la totalidad de la información y documentación relacionada con el Requerimiento de Información CGPMM.

**Centésimo quinto.** Mediante escrito con anexos de ocho de noviembre de dos mil veintitrés (Quinto Escrito de Confidencialidad), el Representante Común de los Notificantes desahogó la prevención de confidencialidad realizada en el Acuerdo de Radicación.

**Centésimo sexto.** Por acuerdo emitido por el DGC el trece de noviembre de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el mismo día, se ordenó la digitalización del expedientillo que recayó al Expediente.

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Centésimo séptimo.** Mediante correo electrónico, recibido en la dirección de correo electrónico institucional el dieciséis de noviembre de dos mil veintitrés, la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante se manifestó sobre el carácter de la información y documentación relacionada con el Requerimiento de Información CGPMM.

**Centésimo octavo.** Mediante escrito presentado en la OP de la Comisión el quince de noviembre de dos mil veintitrés, el apoderado legal de Petronaves presentó parte de la información y documentación requeridas mediante el Requerimiento de Información Petronaves.

**Centésimo noveno.** Mediante un escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el diecisiete de noviembre de dos mil veintitrés, el representante legal de Naviera solicitó una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales, para desahogar el Segundo Requerimiento de Información Naviera.

**Centésimo décimo.** Mediante un escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el veintidós de noviembre de dos mil veintitrés, el representante legal de El Dorado presentó parte de la información y documentación requeridas mediante el Requerimiento de Información El Dorado.

**Centésimo undécimo.** Mediante un escrito sin anexos, presentado en la OP de la Comisión el veintitrés de noviembre de dos mil veintitrés, el apoderado legal de Petronaves presentó parte de la información y documentación requeridas mediante el Requerimiento de Información Petronaves.

**Centésimo duodécimo.** Mediante un escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el veintitrés de noviembre de dos mil veintitrés, el apoderado legal de Naveganto presentó parte de la información y documentación requeridas mediante el Requerimiento de Información Naveganto.

**Centésimo decimotercero.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintinueve de noviembre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el primero de diciembre del mismo año (Acuerdo de Prórroga Petronaves), se concedió a Petronaves una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para desahogar el Requerimiento de Información Petronaves.

**Centésimo decimocuarto.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintinueve de noviembre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el primero de diciembre del mismo mes y año (Acuerdo de Prórroga Naviera), se concedió a Naviera una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para desahogar el Requerimiento de Información Naviera.

**Centésimo decimoquinto.** Mediante escrito con anexos de veintinueve de noviembre de dos mil veintitrés (Escrito de Argumentos), el Representante Común de los Notificantes presentó información relacionada con la Operación.

**Centésimo decimosexto.** Por acuerdo emitido por el DGC el seis de diciembre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el veintitrés del mismo mes y año, esta Comisión reiteró el Segundo Requerimiento de Información Jetway.

**Centésimo decimoséptimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el seis de diciembre de dos mil veintitrés, notificado el siete del mismo mes y año, esta Comisión reiteró el Requerimiento de Información El Dorado.

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Centésimo decimoctavo.** Por acuerdo emitido por el DGC el siete de diciembre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el día de su emisión (Segundo Requerimiento de Información Jetway), esta Comisión requirió información y documentación a Jetway con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Centésimo decimonoveno.** Por acuerdo emitido por el DGC el siete de diciembre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el mismo día, esta Comisión reiteró el Requerimiento de Información Naveganto.

**Centésimo vigésimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el siete de diciembre de dos mil veintitrés, notificado por lista el veinticuatro el mismo mes y año (Segundo Requerimiento de Información GT), esta Comisión requirió información y documentación a GT, con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Centésimo vigésimo primero.** Mediante escrito presentado en la OP de la Comisión el siete de diciembre de dos mil veintitrés, el apoderado legal de Petronaves se manifestó sobre la prevención de confidencialidad contenida en el Acuerdo de Prórroga Petronaves.

**Centésimo vigésimo segundo.** Por acuerdo emitido por el DGC el once de diciembre de dos mil veintitrés, notificado electrónicamente el mismo día, se tuvo por presentado el Escrito de Argumentos.

**Centésimo vigésimo tercero.** Por acuerdo emitido por el DGC el doce de diciembre de dos mil veintitrés, notificado por correo electrónico el dos de enero de dos mil veinticuatro (Apercibimiento Efectivo Marinsa), esta Comisión hizo efectivo el apercibimiento contenido en el punto de acuerdo “*Primero*” del Requerimiento de Información Marinsa y se informó a Marinsa que se computaría, para efectos de la imposición de la multa, cada día hábil que ha transcurrido desde el día hábil siguiente al veintinueve de noviembre de dos mil veintitrés y hasta que Marinsa presentara la totalidad de la información y documentación solicitadas mediante el Requerimiento de Información Marinsa.

**Centésimo vigésimo cuarto.** Mediante un escrito con anexos, presentado en la Oficialía de Partes Electrónica de la Comisión el catorce de diciembre de dos mil tres (Desahogo El Dorado), el representante legal de El Dorado presentó la totalidad de la información y documentación requeridas mediante el Requerimiento de Información El Dorado.

**Centésimo vigésimo quinto.** Mediante un escrito con un anexo, presentado en la OP de la Comisión el catorce de diciembre de dos mil veintitrés (Desahogo Parcial Marinsa), el representante legal de Marinsa presentó parte de la información y documentación requeridas mediante el Requerimiento de Información Marinsa.

**Centésimo vigésimo sexto.** Mediante un escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el quince de diciembre de dos mil veintitrés (Desahogo Naveganto), el representante legal de Naveganto presentó la totalidad de la información y documentación requeridas mediante el Requerimiento de Información Naveganto.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Centésimo vigésimo séptimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el tres de enero de dos mil veinticuatro, notificado por correo electrónico el mismo día de su emisión, esta Comisión reiteró el Requerimiento de Información Marinsa.

**Centésimo vigésimo octavo.** Por acuerdo emitido por el DGC el cinco de enero de dos mil veinticuatro, notificado por correo electrónico el mismo día de su emisión, esta Comisión reiteró el Requerimiento de Información Petronaves.

**Centésimo vigésimo noveno.** Por acuerdo emitido por el DGC el cinco de enero de dos mil veinticuatro, notificado por correo electrónico el mismo día de su emisión (Requerimiento de Información a Tercero), esta Comisión requirió información y documentación al Agente Tercero con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Centésimo trigésimo.** Mediante escrito presentado en la OP de la Comisión el ocho de enero de dos mil veinticuatro, el representante legal de GT solicitó una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales, para desahogar el Segundo Requerimiento de Información GT.

**Centésimo trigésimo primero.** Mediante escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el ocho de enero de dos mil veinticuatro (Segundo Desahogo Parcial Jetway), el representante legal de Jetway presentó parte de la información y documentación requeridas mediante el Segundo Requerimiento de Información Jetway.

**Centésimo trigésimo segundo.** Mediante escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el ocho de enero de dos mil veinticuatro (Desahogo Parcial Naviera), el representante legal de Naviera presentó parte de la información y documentación requeridas mediante el Requerimiento de Información Naviera.

**Centésimo trigésimo tercero.** Mediante escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el nueve de enero de dos mil veinticuatro, el representante legal de Agente Tercero presentó parte de la información y documentación requeridas mediante el Requerimiento de Información a Tercero.

**Centésimo trigésimo cuarto.** Por acuerdo emitido por el DGC el nueve de enero de dos mil veinticuatro (Segundo Requerimiento de Información Adicional Notificantes), notificado electrónicamente el diez del mismo mes y año, esta Comisión requirió información y documentación a los Notificantes con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Centésimo trigésimo quinto.** Por acuerdo emitido por el ST de la Comisión el diez de enero de dos mil veinticuatro (Acuerdo de Ampliación), notificado electrónicamente el once del mismo mes y año, esta Comisión amplió el plazo de sesenta (60) días hábiles para resolver la concentración notificada por los Notificantes hasta por cuarenta (40) días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil siguiente al treinta de enero de dos mil veinticuatro.

**Centésimo trigésimo sexto.** Por acuerdo emitido por el DGC el once de enero de dos mil veinticuatro, notificado por correo electrónico el doce del mismo mes y año (Acuerdo de Desahogo El Dorado), esta Comisión acordó el Desahogo El Dorado e informó a El Dorado que el

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Requerimiento de Información El Dorado había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos.

**Centésimo trigésimo séptimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el once de enero de dos mil veinticuatro, notificado por correo electrónico el mismo día de su emisión (Acuerdo de Desahogo Naveganto), esta Comisión acordó el Desahogo Naveganto e informó a Naveganto que el Requerimiento de Información Naveganto había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos.

**Centésimo trigésimo octavo.** Por acuerdo emitido por el DGC el once de enero de dos mil veinticuatro, notificado por lista el día de su emisión, esta Comisión hizo efectivo el apercibimiento de confidencialidad contenido en el Acuerdo de Prórroga Naviera.

**Centésimo trigésimo noveno.** Por acuerdo emitido por el DGC el once de enero de dos mil veinticuatro, notificado por correo electrónico el doce del mismo mes y año (Prórroga Segundo Requerimiento GT), se concedió a GT una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para desahogar el Segundo Requerimiento de Información GT.

**Centésimo cuadragésimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el once de enero de dos mil veinticuatro, notificado por lista el mismo día, se hizo efectivo el apercibimiento de confidencialidad contenido en el Acuerdo de Prórroga Naviera.

**Centésimo cuadragésimo primero.** Mediante escrito sin anexos, presentado en la OP de la Comisión el quince de enero de dos mil veinticuatro (Desahogo Petronaves), el apoderado legal de Petronaves presentó la totalidad de la información y documentación requerida mediante el Requerimiento de Información Petronaves.

**Centésimo cuadragésimo segundo.** Mediante escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el dieciséis de enero de dos mil veinticuatro (Desahogo Parcial Marinsa), el representante legal de Marinsa presentó la totalidad de la información y documentación requerida mediante el Requerimiento de Información Marinsa.

**Centésimo cuadragésimo tercero.** Mediante escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el dieciséis de enero de dos mil veinticuatro (Desahogo Marinsa), el representante legal de Marinsa presentó la totalidad de la información y documentación requerida mediante el Apercibimiento Efectivo Marinsa.

**Centésimo cuadragésimo cuarto.** Mediante escrito con anexos, presentado en la OP de la Comisión el dieciséis de enero de dos mil veinticuatro, el representante legal de Marinsa presentó información para acreditar la capacidad económica de Marinsa.

**Centésimo cuadragésimo quinto.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintidós de enero de dos mil veinticuatro, notificado por correo electrónico el veintitrés del mismo mes y año, esta Comisión reiteró el Segundo Requerimiento de Información Jetway.

**Centésimo cuadragésimo sexto.** Mediante escrito con anexos, presentado el veintidós de enero de dos mil veinticuatro (Desahogo Parcial Agente Tercero), quien se ostentó como autorizada de

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Agente Tercero en términos del artículo 111, segundo párrafo, de la LFCE, presentó la totalidad de la información y documentación requerida mediante el Requerimiento de Información a Tercero.

**Centésimo cuadragésimo séptimo.** Mediante escrito con anexos de veintidós de enero de dos mil veinticuatro (Desahogo Agente Tercero), el representante de Agente Tercero presentó la totalidad de la información y documentación requeridas en el Requerimiento de Información Tercero.

**Centésimo cuadragésimo octavo.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintidós de enero de dos mil veinticuatro, notificado por correo electrónico el veintitrés del mismo mes y año, esta Comisión reiteró el Requerimiento de Información Naviera.

**Centésimo cuadragésimo noveno.** Por acuerdo emitido por el DGC el veinticuatro de enero de dos mil veinticuatro, notificado por correo electrónico el veinticinco del mismo mes y año (Acuerdo de Desahogo Petronaves), esta Comisión acordó el Desahogo Petronaves e informó a Petronaves que el Requerimiento de Información Petronaves había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos.

**Centésimo quincuagésimo.** Mediante escrito con anexos de veinticinco de enero de dos mil veinticuatro (Escrito de Prórroga a Requerimiento Notificantes), el Representante Común de los Notificantes solicitó una prórroga de cinco (5) días hábiles adicionales para desahogar el Segundo Requerimiento de Información Adicional Notificantes, conforme a lo establecido en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Centésimo quincuagésimo primero.** Mediante escrito con anexos de veinticinco de enero de dos mil veinticuatro, presentado ante la OP, el Representante Común de los Notificantes presentó parte de la información y documentación requeridas mediante el Segundo Requerimiento de Información Adicional Notificantes.

**Centésimo quincuagésimo segundo.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintinueve de enero de dos mil veinticuatro, notificado por lista el mismo día, se hizo efectivo el apercibimiento de confidencialidad contenido en la Prórroga Segundo Requerimiento GT.

**Centésimo quincuagésimo tercero.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintinueve de enero de dos mil veinticuatro, notificado por lista el mismo día, se hizo efectivo el apercibimiento de confidencialidad contenido en el Acuerdo de Desahogo El Dorado.

**Centésimo quincuagésimo cuarto.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintinueve de enero de dos mil veinticuatro, notificado por lista el mismo día, se hizo efectivo el apercibimiento de confidencialidad contenido en el Acuerdo de Desahogo Naveganto.

**Centésimo quincuagésimo quinto.** Mediante escrito con anexos de treinta y uno de enero de dos mil veinticuatro, presentado ante la OP (Segundo Desahogo GT), el representante de GT presentó la totalidad de la información y documentación requeridas mediante el Segundo Requerimiento de Información GT.

**Centésimo quincuagésimo sexto.** Mediante escrito con anexos de dos de febrero de dos mil veinticuatro, presentado ante la OP (Segundo Desahogo Jetway), el representante de Jetway



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

presentó la totalidad de la información y documentación requeridas mediante el Segundo Requerimiento de Información Jetway.

**Centésimo quincuagésimo séptimo.** Mediante escrito con anexos de dos de febrero de dos mil veinticuatro, presentado ante la OP (Desahogo Naviera), el representante de Naviera presentó la totalidad de la información y documentación requeridas mediante el Requerimiento de Información Naviera.

**Centésimo quincuagésimo octavo.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintinueve de enero de dos mil veinticuatro, notificado a través de la lista de notificaciones de la Comisión el dos de febrero del mismo año, esta Comisión acordó el Desahogo Parcial Agente Tercero y el Desahogo Agente Tercero informó a Agente Tercero que el Requerimiento de Información a Tercero había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos.

**Centésimo quincuagésimo noveno.** Por acuerdo emitido por el DGC el treinta de enero de dos mil veinticuatro, notificado por lista el dos de febrero del mismo año (Acuerdo de Desahogo Marinsa), esta Comisión acordó el Desahogo Marinsa e informó a Marinsa que el Requerimiento de Información Marinsa había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos.

**Centésimo sexagésimo.** Mediante escrito presentado en la OP de la Comisión el primero de febrero de dos mil veinticuatro, el apoderado legal de Petronaves se manifestó sobre la prevención de confidencialidad contenida en el Acuerdo de Desahogo Petronaves.

**Centésimo sexagésimo primero.** Mediante escrito con anexos de seis de febrero de dos mil veinticuatro, el Representante Común de los Notificantes presentó parte de la información y documentación requeridas mediante el Segundo Requerimiento de Información Adicional Notificantes.

**Centésimo sexagésimo segundo.** Mediante escrito con anexos de siete de febrero de dos mil veinticuatro, el Representante Común de los Notificantes presentó parte de la información y documentación requeridas mediante el Segundo Requerimiento de Información Adicional Notificantes.

**Centésimo sexagésimo tercero.** Por acuerdo emitido por el DGC el siete de febrero de dos mil veinticuatro, notificado electrónicamente el ocho del mismo mes y año, se concedió a los Notificantes una prórroga de cinco (5) días hábiles adicionales para desahogar el Segundo Requerimiento de Información Adicional Notificantes.

**Centésimo sexagésimo cuarto.** Por acuerdo emitido por el DGC el catorce de febrero de dos mil veinticuatro, notificado a través de la lista de notificaciones de la Comisión el quince del mismo mes y año, esta Comisión acordó el Segundo Desahogo GT e informó a GT que el Segundo Requerimiento de Información GT había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Centésimo sexagésimo quinto.** Por acuerdo emitido por el DGC el catorce de febrero de dos mil veinticuatro, notificado por correo electrónico el dieciséis del mismo mes y año (Segundo Acuerdo de Desahogo Jetway), esta Comisión acordó el Segundo Desahogo Jetway e informó a Jetway que el Segundo Requerimiento de Información Jetway había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos, y se previno a Jetway para que en un plazo de cinco (5) días hábiles siguientes a que surtiera efectos la notificación del referido acuerdo, acreditara la confidencialidad de diversa información y documentación presentada mediante el Segundo Desahogo Jetway.

**Centésimo sexagésimo sexto.** Por acuerdo emitido por el DGC el dieciséis de febrero de dos mil veinticuatro, notificado a través de la lista de notificaciones de la Comisión el mismo día, esta Comisión acordó el Desahogo Naviera e informó a Naviera que el Requerimiento de Información Naviera había sido desahogado en su totalidad, por lo que el apercibimiento contenido en el mismo se dejó sin efectos.

**Centésimo sexagésimo séptimo.** Mediante escrito con anexos de dieciséis de febrero de dos mil veinticuatro (Sexto Escrito de Confidencialidad), el Representante Común de los Notificantes desahogó la prevención de confidencialidad realizada en el Segundo Requerimiento de Información Adicional Notificantes.

**Centésimo sexagésimo octavo.** Por acuerdo emitido por el DGC el veinte de febrero de dos mil veinticuatro, esta Comisión acordó la presentación de diversos escritos y reiteró el requerimiento del Segundo Requerimiento de Información Notificantes.

**Centésimo sexagésimo noveno.** Por acuerdo emitido por el ST de la Comisión el veintiuno de febrero de dos mil veinticuatro (Acuerdo de Comunicación de Riesgos), se advierte que la concentración radicada en el Expediente, así como la cláusula de no competencia, pudieran tener como objeto o efecto obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre competencia o la competencia económica.

**Centésimo septuagésimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el veintidós de febrero de dos mil veinticuatro (Acuerdo de Confidencialidad Petronaves), notificado por lista el veintisiete del mismo mes y año, se acordó el Escrito de Confidencialidad Petronaves.

**Centésimo septuagésimo primero.** Mediante escrito presentado en la OP de la Comisión el veintisiete de febrero de dos mil veinticuatro (Segundo Escrito Confidencialidad Petronaves), el apoderado legal de Petronaves se manifestó sobre la prevención de confidencialidad contenida en el Acuerdo de Confidencialidad Petronaves.

**Centésimo septuagésimo segundo.** Mediante escrito con anexos de veintinueve de febrero de dos mil veinticuatro (Escrito de Desahogo a Segundo Requerimiento de Información Adicional Notificantes), el Representante Común de los Notificantes presentó la totalidad de la información requerida mediante el Segundo Requerimiento de Información Adicional Notificantes.

**Centésimo septuagésimo tercero.** Por acuerdo emitido por el DGC el cinco de marzo de dos mil veinticuatro, notificado en lista el seis del mismo mes y año, se hizo efectivo el apercibimiento de confidencialidad contenido en el Segundo Acuerdo de Desahogo Jetway.

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Centésimo septuagésimo cuarto.** Mediante escrito con anexos de siete de marzo de dos mil veinticuatro (Escrito de Propuesta de Condiciones), el Representante Común de los Notificantes presentó propuestas de condiciones en respuesta a los posibles riesgos notificados mediante el Acuerdo de Comunicación de Riesgos.

**Centésimo septuagésimo quinto.** Por acuerdo emitido por el DGC el trece de marzo de dos mil veinticuatro se tuvo por desahogado el Segundo Requerimiento de Información Adicional Notificantes.

**Centésimo septuagésimo sexto.** Por acuerdo emitido por el DGC el doce de marzo de dos mil veinticuatro, notificado por lista el mismo día, se acordó el Segundo Escrito Confidencialidad Petronaves.

**Centésimo septuagésimo séptimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el diecinueve de marzo de dos mil veinticuatro (Acuerdo de Reinicio de Plazo), esta Comisión acordó la presentación del Escrito de Propuesta de Condiciones e informó a los Notificantes que, en consecuencia, el plazo con el que cuenta la Comisión para resolver la concentración radicada en el Expediente quedó interrumpido el siete de marzo de dos mil veinticuatro, por lo que el plazo de sesenta (60) días hábiles para emitir su resolución volvió a iniciar el siete de marzo de dos mil veinticuatro.

**Centésimo septuagésimo octavo.** Mediante escrito con anexos de tres de abril de dos mil veinticuatro (Escrito de Modificaciones), el Representante Común de los Notificantes presentó modificaciones al Contrato de Compraventa.

**Centésimo septuagésimo noveno.** Mediante escrito de tres de abril de dos mil veinticuatro (Séptimo Escrito de Confidencialidad), el Representante Común de los Notificantes desahogó la prevención de confidencialidad realizada en el Segundo Requerimiento de Información Adicional Notificantes.

**Centésimo octogésimo.** Por acuerdo emitido por el DGC el quince de abril de dos mil veinticuatro, esta Comisión acordó la presentación del Escrito de Modificaciones y del Séptimo Escrito de Confidencialidad.

**Centésimo octogésimo primero.** Mediante escrito con anexos de dieciocho de abril de dos mil veinticuatro (Tercer Escrito Complementario), el Representante Común de los Notificantes presentó información adicional relacionada con la operación notificada.

**Centésimo octogésimo segundo.** Por acuerdo emitido por el ST el dos de mayo de dos mil veinticuatro (Tercer Acuerdo de Toma de Conocimiento), esta Comisión acordó la presentación del Tercer Escrito Complementario.

**Centésimo octogésimo tercero.** Mediante escrito con anexos de diez de mayo de dos mil veinticuatro (Cuarto Escrito Complementario), el Representante Común de los Notificantes presentó información adicional relacionada con la operación notificada.

**Centésimo octogésimo cuarto.** Mediante escrito de diez de mayo de dos mil veinticuatro (Octavo Escrito de Confidencialidad), el Representante Común de los Notificantes desahogó la prevención de confidencialidad realizada en el Tercer Acuerdo de Toma de Conocimiento.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**Centésimo octogésimo quinto.** Por acuerdo emitido por el ST el veinticuatro de mayo de dos mil veinticuatro, esta Comisión acordó la presentación del Cuarto Escrito Complementario y del Octavo Escrito de Confidencialidad.

**Centésimo octogésimo sexto.** Mediante escrito con un anexo de tres de junio de dos mil veinticuatro (Escrito de Reiteración de Propuesta de Condiciones), el Representante Común de los Notificantes reiteró las propuestas de condiciones en respuesta a los posibles riesgos notificados mediante el Acuerdo de Comunicación de Riesgos.

**Centésimo octogésimo séptimo.** Por acuerdo emitido por la DGAJ en suplencia por vacancia del ST el cuatro de junio de dos mil veinticuatro, notificado electrónicamente el seis del mismo mes y año (Segundo Acuerdo de Ampliación), esta Comisión amplió el plazo de sesenta (60) días hábiles para resolver la concentración notificada por los Notificantes hasta por cuarenta (40) días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil siguiente al siete de junio de dos mil veinticuatro.

**Centésimo octogésimo octavo.** Por acuerdo emitido por la DGAJ en suplencia por vacancia del ST el catorce de junio de dos mil veinticuatro (Tercer Requerimiento de Información Adicional Notificantes), notificado electrónicamente el diecisiete del mismo mes y año, esta Comisión requirió información y documentación a los Notificantes con fundamento, entre otros, en el artículo 90, fracción III, párrafos tercero y cuarto, de la LFCE.

**Centésimo octogésimo noveno.** Por acuerdo emitido por la DGAJ en suplencia por vacancia del ST el diecisiete de junio de dos mil veinticuatro, esta Comisión acordó la presentación del Escrito de Reiteración de Propuesta de Condiciones.

**Centésimo nonagésimo.** Mediante escrito de veintiuno de junio de dos mil veinticuatro (Escrito de Constancia), el Representante Común de los Notificantes solicitó la expedición de una constancia de no objeción a lo operación notificada.

**Centésimo nonagésimo primero.** Por acuerdo emitido por la DGAJ en suplencia por vacancia del ST el veintiséis de junio de dos mil veinticuatro, notificado electrónicamente el veintiocho del mismo mes y año (Acuerdo de Improcedencia de la Constancia de No Objeción), esta Comisión acordó la presentación del Escrito de Constancia.

**Centésimo nonagésimo segundo.** Mediante escrito con anexos de dos de julio de dos mil veinticuatro, el Representante Común de los Notificantes solicitó una prórroga de tres (3) días hábiles adicionales para desahogar el Tercer Requerimiento de Información Adicional Notificantes.

**Centésimo nonagésimo tercero.** Por acuerdo emitido por la DGAJ en suplencia por vacancia del ST el tres de julio de dos mil veinticuatro, notificado electrónicamente el cuatro del mismo mes y año, se concedió una prórroga de tres (3) días hábiles adicionales para desahogar el Tercer Requerimiento de Información Adicional Notificantes.

**Centésimo nonagésimo cuarto.** Mediante escrito con anexos de diez de julio de dos mil veinticuatro, el Representante Común de los Notificantes presentó la totalidad de la información y documentación requerida en el Tercer Requerimiento de Información Adicional Notificantes.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-018-2023**

**Centésimo nonagésimo quinto.** Por acuerdo emitido por la DGAJ en suplencia por vacancia del ST el seis de agosto de dos mil veinticuatro notificado electrónicamente el mismo día, se tuvo por desahogado el Tercer Requerimiento de Información Adicional Notificantes.

## II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

**Primera.** El artículo 28 de la CPEUM establece que el Estado Mexicano cuenta con la: “(...) *Comisión Federal de Competencia Económica, (...) órgano autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tendrá por objeto garantizar la libre competencia y concurrencia, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, en los términos que establecen esta Constitución y las leyes (...)*”.

El artículo 1 de la LFCE señala que esa Ley es reglamentaria del artículo 28 de la CPEUM en materia de libre concurrencia, competencia económica, monopolios, prácticas monopólicas y concentraciones, es de orden público e interés social, aplicable a todas las áreas de la actividad económica y de observancia general en toda la República.

En el mismo sentido, el artículo 2 de la LFCE dispone que ese ordenamiento tiene por objeto promover, proteger y garantizar la libre concurrencia y la competencia económica, así como prevenir, investigar, combatir, perseguir con eficacia, castigar severamente y eliminar los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones ilícitas, las barreras a la libre concurrencia y la competencia económica, y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados.

El artículo 4 de la LFCE señala que están sujetos a esa Ley todos los agentes económicos, es decir, las personas físicas o morales, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos o cualquier otra forma de participación en la actividad económica.

El artículo 61 de la LFCE señala que: “(...) *se entiende por concentración la fusión, adquisición del control o cualquier acto por virtud del cual se unan sociedades, asociaciones, acciones, partes sociales, fideicomisos o activos en general que se realice entre competidores, proveedores, clientes o cualesquiera otros agentes económicos (...)*”. Asimismo, señala que la Comisión no autorizará o en su caso investigará y sancionará aquellas concentraciones cuyo objeto o efecto sea “(...) *disminuir, dañar o impedir la competencia y la libre concurrencia (...)*” respecto de bienes o servicios iguales, similares o sustancialmente relacionados.

Así, el artículo 62 de la LFCE señala que se consideran ilícitas aquellas concentraciones que tengan por objeto o efecto “(...) *obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia o la competencia económica*”. Al respecto, el artículo 64 de la LFCE establece como indicios de una concentración ilícita que:

“(...) *I. Confiera o pueda conferir al fusionante, al adquirente o Agente Económico resultante de la concentración, poder sustancial en los términos de esta Ley, o incremente o pueda incrementar dicho poder sustancial, con lo cual se pueda obstaculizar, disminuir, dañar o*



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

*impedir la libre concurrencia y la competencia económica; II. Tenga o pueda tener por objeto o efecto establecer barreras a la entrada, impedir a terceros el acceso al mercado relevante, a mercados relacionados o a insumos esenciales, o desplazar a otros Agentes Económicos, o III. Tenga por objeto o efecto facilitar sustancialmente a los participantes en dicha concentración el ejercicio de conductas prohibidas por esta Ley, y particularmente, de las prácticas monopólicas”.*

El análisis de concentraciones ordenado por la LFCE tiene un carácter preventivo, es por ello que, previo a la realización de una concentración, se requiere de la autorización de la Comisión en aquellos casos que actualizan los supuestos del artículo 86 de dicho ordenamiento. La H. Suprema Corte de Justicia de la Nación reconoció las facultades preventivas concedidas por la LFCE al establecer:

*“Por otra parte, tampoco es exacto que la ley sancione las concentraciones cuando el riesgo para la libre concurrencia o la competencia sea potencial, no real, pues el análisis detallado de los textos legales transcritos revela que **las concentraciones se declaran prohibidas siempre que confieran a las Partes un poder real sobre el mercado que les permita dañar, disminuir o impedir aquéllas** [la libre concurrencia o la competencia].*

*Basta que esas operaciones confieran **el poder de influir sobre el mercado con infracción a las reglas de la libre concurrencia, para que deba estimarse que la conducta queda comprendida en la hipótesis prevista en la parte final del artículo 28 constitucional** en donde se establece que la ley castigará: “todo acuerdo, procedimiento o combinación de los productores, industriales, comerciantes o empresarios de servicios, que de cualquier manera hagan, para evitar la libre concurrencia o la competencia entre sí y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y, en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social”, sobre todo si se advierte que **el propósito del Constituyente ha sido combatir, no sólo en vía represiva, sino también preventiva, las conductas que pongan en peligro la integridad de los bienes jurídicos que tutela, con prescindencia de que los efectos lesivos sobre el mercado se actualicen en cada caso concreto, pues esperar a que ello ocurriera significaría permitir que las conductas anticompetitivas produjeran consecuencias de grave perjuicio para la sociedad [énfasis añadido]”.**<sup>11</sup>*

En el mismo sentido, el Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en el Distrito Federal (ahora Ciudad de México) y jurisdicción en toda la República ha sostenido la tesis I.1º.A.E.83 A (10ª.) que se transcribe a continuación:

***“COMPETENCIA ECONÓMICA. EN TÉRMINOS DE LA LEY FEDERAL RELATIVA ABROGADA, LAS CONCENTRACIONES REQUIEREN DE UN ANÁLISIS EX ANTE PARA SU AUTORIZACIÓN.** La política regulatoria en materia de competencia económica se caracteriza por ser el conjunto de actuaciones públicas tendentes a la observancia y seguimiento del sector, a la supervisión de las empresas reguladas, a la adjudicación de derechos y la concreción de sus obligaciones, a la inspección de la actividad, así como a la*

<sup>11</sup> Resolución del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación de quince de mayo de dos mil, emitida en el amparo en revisión 2617/96, promovido por la empresa Grupo Warner Lambert, S.A. de C.V.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

*resolución de conflictos, entre otros aspectos. Así, la concentración de agentes económicos se encuentra regida por disposiciones de naturaleza económica-regulatoria, en la medida en que su realización está condicionada a la autorización (sanción) que emita la administración pública, a partir del análisis de diversos elementos, como son el poder que los involucrados ejerzan en el mercado relevante, el grado de concentración y sus efectos, la participación de otros agentes económicos, la eficiencia del mercado, así como otros criterios e instrumentos analíticos previstos en las disposiciones regulatorias y en otros criterios técnicos. De acuerdo con lo anterior, el análisis para la autorización de concentraciones en términos de la Ley Federal de Competencia Económica abrogada, requiere de un componente económico cuya metodología se basa en un análisis ex ante, el cual considera las consecuencias dinámicas que las decisiones actuales generarán en la actividad futura de los agentes económicos en el mercado de que se trate, a diferencia del tradicional análisis legal dirigido a la solución de controversias, el cual parte de una perspectiva ex post, en la cual la decisión judicial de casos atiende a eventos pasados [énfasis añadido].<sup>12</sup>*

Por ende, la Comisión tiene a su cargo la prevención de concentraciones cuyo objeto o efecto sea disminuir, dañar o impedir la competencia y la libre concurrencia. Asimismo, está facultada para impugnar y sancionar aquellas concentraciones y actos jurídicos derivados de éstas, cuyo objeto o efecto sea disminuir, dañar o impedir la competencia y la libre concurrencia, en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios en la República Mexicana.

**Segunda.** Para el análisis de la concentración notificada, en la presente resolución la Comisión define los mercados relevantes de conformidad con el artículo 58 de la LFCE, así como con el artículo 5 de las DRLFCE, esto es partiendo de la base de los productos o servicios que ofrecen los agentes económicos involucrados, identificando los posibles sustitutos, costos de distribución y de sus insumos, los costos y probabilidades de que los usuarios acudan a otros mercados y las restricciones económicas y normativas que limiten el acceso de usuarios a fuentes de abasto alternativas. Igualmente, determina la dimensión geográfica de tales mercados.

Posteriormente, esta Comisión evalúa la participación de los agentes involucrados en la operación en los mercados relevantes o mercados relacionados, la existencia de barreras a la entrada, la existencia y poder de sus competidores, la posibilidad del acceso a fuentes de insumo, así como su comportamiento reciente, a fin de determinar si tienen poder sustancial en los mercados relevantes. Asimismo, se analizan los efectos que la concentración generaría y en su caso los elementos de eficiencia que se hubieran acreditado por los Notificantes.

<sup>12</sup> Época: Décima Época. Registro: 2010173. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Tipo de Tesis: Aislada. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 23, octubre de 2015, Tomo IV, Materia(s): Administrativa, Página: 3830. Amparo en revisión 73/2015. Corporativo Vasco de Quiroga, S.A. de C.V. 9 de julio de 2015. Unanimidad de votos. Ponente: Patricio González-Loyola Pérez. Secretario: Mario Jiménez Jiménez.



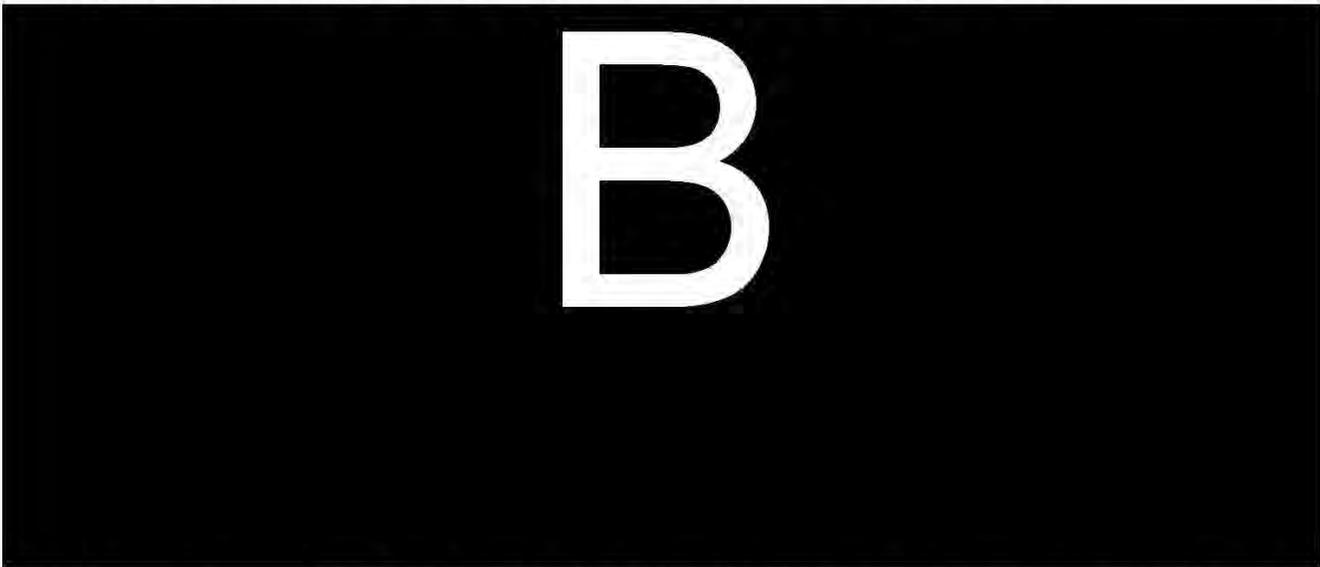
COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Tercera. La operación notificada consiste en la adquisición por parte de los Compradores **B** de las acciones representativas del capital social de las Sociedades Objeto,<sup>13</sup> propiedad de los Vendedores.<sup>14</sup>

De manera previa al cierre de la operación, **B**  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted],<sup>15</sup>

Como consecuencia de la Operación, los Compradores adquirirán indirectamente, entre otros, **B** objeto de la operación notificada, así como su capacidad, se muestran en la siguiente tabla.



Los **B** objeto de la operación notificada, así como su ubicación y características, se muestran en la siguiente tabla.

<sup>13</sup> [Redacted] adquirirá **B** de las acciones representativas del capital social de **B** mientras que Promotora adquirirá el resto del porcentaje en cada una de ellas. Asimismo, Xcare **B** ) del capital social de **B**, mientras que Promotora adquirirá el porcentaje restante. Folios 312 a 318. En adelante, todas las referencias a folios se entenderán respecto del expediente citado al rubro (Expediente), excepto cuando se señale algo distinto.

<sup>14</sup> Folios 01357 y 01362.

<sup>15</sup> La lista de los activos se encuentra contenida en el Contrato de Compraventa y los "APÉNDICES AL CONTRATO DE COMPRAVENTA DE ACCIONES". Folios 451 a 460, 503 a 543, 01405 a 01415 y 01458 a 01498.

<sup>16</sup> Actualmente, **B**  
[Redacted]  
[Redacted]. Folios 02478 a 02480.



# B

La operación cuenta con una cláusula mediante la cual se establecen obligaciones de no competir.<sup>18</sup>

Los Notificantes presentaron el Contrato de Compraventa<sup>19</sup> de la operación, el cual en su Sección 14.1 considera una cláusula de no competencia, la cual se analizará más adelante.

El artículo 86 de la LFCE estipula que:

*“Las siguientes concentraciones deberán ser autorizadas por la Comisión antes de que se lleven a cabo:*

- I. *Cuando el acto o sucesión de actos que les den origen, independientemente del lugar de su celebración, importen en el territorio nacional, directa o indirectamente, un monto superior al equivalente a dieciocho millones de veces el salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal;*
- II. *Cuando el acto o sucesión de actos que les den origen, impliquen la acumulación del treinta y cinco por ciento o más de los activos o acciones de un Agente Económico, cuyas ventas anuales originadas en el territorio nacional o activos en el territorio nacional importen más del equivalente a dieciocho millones de veces el salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal, o*
- III. *Cuando el acto o sucesión de actos que les den origen impliquen una acumulación en el territorio nacional de activos o capital social superior al equivalente a ocho millones cuatrocientas mil veces el salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal y en la concentración participen dos o más Agentes Económicos cuyas ventas anuales originadas en el territorio nacional o activos en el territorio nacional conjunta o separadamente, importen más de cuarenta y ocho millones de veces el salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal. (...).”*

<sup>17</sup> Folios 02478 y 03024.

<sup>18</sup> Folios 01363 y 02105.

<sup>19</sup> Folios 308 a 583.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Al respecto, la operación notificada actualiza la fracción III del artículo 86 de la LFCE. Lo anterior, toda vez que los Compradores acumularán activos con un valor de [REDACTED] B

[REDACTED] en el territorio nacional,<sup>20</sup> cantidad superior a ocho millones cuatrocientos mil (8,400,000) veces la UMA,<sup>21</sup> equivalentes a \$808,248,000.00 (ochocientos ocho millones doscientos cuarenta y ocho mil pesos 00/100 M.N.). Por otro lado, los Compradores tienen activos con un valor de

[REDACTED] B  
[REDACTED],<sup>22</sup> cantidad superior a cuarenta y ocho millones de veces la UMA, equivalentes a \$4,979,520,000.00 (cuatro mil novecientos setenta y nueve millones quinientos veinte mil pesos 00/100 M.N.).<sup>23</sup> Por lo tanto, se cumple con los elementos establecidos en la fracción III del artículo 86 de la LFCE.

Por su parte el artículo 87 de la LFCE dispone que:

*“Los Agentes Económicos deben obtener la autorización para realizar la concentración a que se refiere el artículo anterior antes de que suceda cualquiera de los siguientes supuestos:*

- I. El acto jurídico se perfeccione de conformidad con la legislación aplicable o, en su caso, se cumpla la condición suspensiva a la que esté sujeto dicho acto;*
- II. Se adquiera o se ejerza directa o indirectamente el control de hecho o de derecho sobre otro Agente Económico, o se adquieran de hecho o de derecho activos, participación en fideicomisos, partes sociales o acciones de otro Agente Económico;*
- III. Se lleve al cabo la firma de un convenio de fusión entre los Agentes Económicos involucrados, o*
- IV. Tratándose de una sucesión de actos, se perfeccione el último de ellos, por virtud del cual se rebasen los montos establecidos en el artículo anterior.*

*Las concentraciones derivadas de actos jurídicos realizados en el extranjero, deberán notificarse antes de que surtan efectos jurídicos o materiales en territorio nacional”.*

<sup>20</sup> Corresponde a la suma del valor de los activos que las Sociedades Objeto tendrán en el momento de cierre de la operación notificada. Al respecto, de acuerdo con la “Sección 6.2” y el “APÉNDICE ‘6.2 (I)’” del Contrato de Compraventa, la situación financiera de las Sociedades Objeto será sustancialmente igual a la que se refleja en los balances del “APÉNDICE ‘6.2 (I)’” de dicho contrato. Folios 337, 558, 559, 560, 566, 567, 572, 573, 576 y 577.

<sup>21</sup> La operación se notificó el veintiséis de enero de dos mil veintitres, por lo que para el cálculo se consideró el valor de la UMA vigente a partir del primero de febrero de dos mil veintidós que es de noventa y seis punto veintidós (96.22) pesos. Lo anterior, de conformidad con el “Decreto por el que se declara reformadas y adicionadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de desindexación del salario mínimo”, publicado en el DOF el veintisiete de enero de dos mil dieciséis, así como de acuerdo con la actualización

B

<sup>23</sup> Folios 996 y 954.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

La operación notificada cumple con los supuestos establecidos en el artículo 87 de la LFCE, toda vez que el acto jurídico aún no se perfecciona y el cierre de la transacción se encuentra sujeto a la autorización de la Comisión.<sup>24</sup>

**Cuarta.** Los Compradores operan, directa e indirectamente, las siguientes unidades de negocio: i) STMPF, ii) tours, iii) hoteles, y iv) parques.<sup>25</sup>

El STMPF es un servicio que se ofrece al público en general, con horarios y rutas determinadas, así como tarifas por pasajero. Los Compradores ofrecen el STMPF entre la Zona Hotelera de Cancún e Isla Mujeres con **B** embarcaciones,<sup>26</sup> desde el muelle El Embarcadero<sup>27</sup> hacia el muelle de la APIOROO<sup>28</sup> y viceversa. El Embarcadero es un muelle privado **B**

**B**

A partir del primero de abril de dos mil veinticuatro, los Compradores ofrecen el STMPF de Playa del Carmen a Cozumel y viceversa.<sup>32</sup> Al respecto, Grupo Xcaret anunció el inicio de sus operaciones en Cozumel y señaló que: **B**

(sic)".<sup>33</sup> El STMPF **B**

**B**

<sup>24</sup> Folios 311 y 323.

<sup>25</sup> Folio 02067.

<sup>26</sup> Las embarcaciones son **B**. Folio 03194.

<sup>27</sup> Ubicado en Bulevar Kukulkán, km 4.5, Zona Hotelera, Cancún. Folio 02067.

<sup>28</sup> Ubicado en avenida Rueda Medina s/n, Zona Federal, Isla Mujeres Quintana Roo, C.P. 77400. Folio 02125.

<sup>29</sup> Folio 02505.

<sup>30</sup> Las empresas son **B** Folios 04388 a 04399, 04400 a 04409 y 04579.

<sup>31</sup> Folio 04579.

<sup>32</sup> Por ejemplo, puede consultarse la nota de La Jornada Maya: <https://www.lajornadamaya.mx/quintanaroo/229198/naviera-de-xcaret-inicia-servicio-de-transporte-entre-playa-del-carmen-y-cozumel-xcaret-xailing>

Asimismo, la ruta, sus tarifas y horarios pueden consultarse en la página de los Compradores: <https://www.xailing.com/es/ferry-cozumel/>

<sup>33</sup> Folio 05547.

<sup>34</sup> Folio 05548.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

B

Los Compradores ofrecen el servicio de tours a cenotes, zonas arqueológicas y áreas naturales que incluyen actividades recreativas, tales como recorridos por senderos, tirolesa, rappel, kayak, exploración acuática y *snorkel*.<sup>35</sup> Los tours que los Compradores ofrecen son “*Xenotes Enigmatic Water Tour*”, “*Xcaret Xpeditions*”, “*Tour Tulum-Xel-Há*”, “*Tour Cobá-Xel-Há*”, “*Tour Xenses-Tulum*” y “*Tour Cobá-Tulum*”, varios de ellos con distintas modalidades.<sup>36</sup>

Asimismo, los Compradores cuentan con los hoteles Xcaret México, Xcaret Arte y La Casa de la Playa, ubicados en Carretera Chetumal – Puerto Juárez, kilómetro 282, Solidaridad, C.P. 77710, Playa del Carmen, Quintana Roo.<sup>37</sup> El hospedaje en los hoteles de los Compradores incluye el concepto “*All-Fun Inclusive*”, que ofrece a los huéspedes acceso ilimitado a los parques de los Compradores y transporte redondo a El Embarcadero para viajar en ferry a Isla Mujeres.<sup>38</sup>

Finalmente, los Compradores operan parques recreativos de aventuras y diversiones. Los parques son Xcaret, Xel-Há, Xenses, Xoximilco, Xplor, Xplor Fuego y Xavage.<sup>39</sup> Los parques cuentan con distintas atracciones, tales como ríos rápidos, ríos subterráneos y atracciones acuáticas naturales.<sup>40</sup>

Por su parte, los Vendedores participan en la prestación de STMPF, transporte marítimo de carga, actividades turísticas y tours. Al respecto, los Notificantes manifestaron que

B

B

<sup>35</sup> Folio 02067.

<sup>36</sup> Folio 02067.

<sup>37</sup> Folios 02067 y 03425.

<sup>38</sup> Folio 03425.

<sup>39</sup> Folio 02067.

<sup>40</sup> Folio 04303.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

█ B █, las Sociedades Objeto █ B █ dos actividades de transporte: i) STMPF y ii) transporte de cruceristas. El STMPF se vincula a las regiones Puerto Juárez-Isla Mujeres, Zona Hotelera-Isla Mujeres y Playa del Carmen-Cozumel.

Las Sociedades Objeto ofrecen el STMPF entre Puerto Juárez e Isla Mujeres desde un muelle █ B █ Gran Puerto,<sup>41</sup> hacia el muelle de la Terminal Marítima de Isla Mujeres y viceversa. El STMPF entre Zona Hotelera e Isla Mujeres lo ofrecen mediante dos muelles en Cancún █ B █ se ubica en Playa Tortugas<sup>42</sup> y el otro en Playa Caracol,<sup>43</sup> y el muelle de la Terminal Marítima de Isla Mujeres de APIQROO. Asimismo, las Sociedades Objeto ofrecen el STMPF entre Playa del Carmen y Cozumel, este servicio se ofrece mediante los muelles █ B █ en Playa del Carmen,<sup>44</sup> y el muelle de la Terminal Marítima de Cozumel.<sup>45</sup> █ B █

Las Sociedades Objeto también prestan el servicio de transporte a cruceristas, que consiste en un servicio de transporte marítimo que se presta a pasajeros de los cruceros hacia las islas o la zona continental de la Región en una ruta y en un horario que el grupo determine. █ B █

B

Toda vez que █ B █ █ B █, <sup>48</sup> las Sociedades Objeto han empleado en este servicio █ B █

B

De acuerdo con lo anterior, los Compradores y las Sociedades Objeto coinciden en el STMPF en la Región.

Adicionalmente, se identifica que, con la operación, los Compradores incluirían las rutas de las Sociedades Objeto a su portafolio de servicios turísticos en la Región, reforzándose un efecto portafolio. No obstante, del análisis realizado por esta Comisión, se considera poco probable que

<sup>41</sup> La ubicación y características █ B █

<sup>42</sup> El muelle █ B █ en Bulevar Kukulkan, km 6.5, Zona Hotelera, Cancún, Quintana Roo, C.P. 77500. Folios 03024 y 03400.

<sup>43</sup> El muelle █ B █ ubicado en Bulevar Kukulkan, km 9.5, Zona Hotelera, Cancún, Quintana Roo, C.P. 77500. Folios 03024 y 03400.

<sup>44</sup> El muelle █ B █ ubicado en C. 1 Sur 5º Avenida, Zona Federal Marítimo Terrestre, Municipio de Solidaridad, Quintana Roo, C.P. 77710. Folio 03024.

<sup>45</sup> El muelle es administrado por la APIQROO, ubicado en av. Rafael E. Melgar, Zona Federal Norte, San Miguel Cozumel, Quintana Roo, C.P. 77600. Folio 03024.

<sup>46</sup> La ubicación y características █ B █

<sup>47</sup> Folio 04571.

<sup>48</sup> Folio 04585.

<sup>49</sup> Folios 04272 y 04273.

<sup>50</sup> Las características de las embarcaciones █ B █



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

con la operación se generen efectos de portafolio que afecten el proceso de libre concurrencia y competencia económica.

Argumentos de los Notificantes sobre la operación notificada

**Sobre la definición de los mercados relevantes de la operación**

Los Notificantes señalaron que conforme a la DC-001-2020, esta Comisión determinó, con los elementos que contaba en dicho expediente, que las rutas en las que participan las Sociedades Objeto podían analizarse en tres mercados relevantes: i) MR Cozumel, ii) MR Puerto Juárez y iii) MR Zona Hotelera.

Asimismo, en el Escrito de Notificación los Notificantes señalaron

B

**B**

En este sentido, los Compradores y las Sociedades Objeto únicamente coincidirían en el MR Zona Hotelera. Por lo que, de acuerdo con sus manifestaciones, la operación solo tendrá efectos en algunas de las rutas, a saber:

- 1) Ruta con origen en el muelle de Playa del Carmen y con destino en el muelle de Cozumel, y viceversa.
- 2) Ruta con origen en el muelle de Gran Puerto/Puerto Juárez y con destino en el muelle de Isla Mujeres, y viceversa.
- 3) Ruta con origen en el muelle de Playa Tortugas ubicado en la Zona Hotelera de Cancún y con destino en el muelle de Isla Mujeres, y viceversa.
- 4) Ruta con origen en el muelle de Club Náutico (Playa Caracol) y con destino en el muelle de Isla Mujeres, y viceversa.

No obstante, los Notificantes argumentan que, en la Zona Hotelera, cada ruta debe ser evaluada como un **mercado relevante en sí mismo** por la existencia de costos de traslado terrestre significativos.<sup>53</sup> Desde este enfoque, no existiría traslape entre las partes, ya que los Compradores y las Sociedades Objeto operan rutas distintas.

**Sobre los efectos de la operación en los mercados relevantes**

Los Notificantes presentaron las siguientes estimaciones de participaciones de mercado en el servicio marítimo de pasajeros, calculadas respecto del número de pasajeros transportados en el año de dos mil veintidós.<sup>54</sup>

<sup>51</sup> Esta aseveración dejó de ser cierta a partir del primero de abril de dos mil veinticuatro, fecha en la que Xcaret inició operaciones en el MR Cozumel, como más adelante será acreditado por esta autoridad.

<sup>52</sup> Ídem.

<sup>53</sup> Folio 01371.

<sup>54</sup> De igual forma presentaron información para los años 2020 y 2021. Anexo 6, Folio 02066.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

B

Fuente: Elaboración propia con información del Anexo 6.<sup>58</sup>

Finalmente, los Notificantes señalaron que:

B

Lo anterior, en virtud de la reciente y mínima participación de los Compradores y la existencia de una regulación de tarifas máximas. Más aún, los Notificantes argumentan que:

*“(...) la imposición de medidas restrictivas creadas [tiene] la finalidad de garantizar la competencia en la región, moderando las fuerzas de mercado y limitándolas para que **sea imposible que existan condiciones anticompetitivas independientemente de la conducta o participación de mercado de los agentes económicos** [énfasis añadido]”.*<sup>60</sup>

En relación con la participación de los Compradores en la Zona Hotelera, los Notificantes señalaron que esta Comisión, a través de la DC-001-2020, indicó que la **potencial presencia** de Xcaret en la prestación del STMPF en la entidad, y en particular en la Zona Hotelera, no modificaba las condiciones de competencia del mercado. Respecto de esta aseveración, esta Comisión precisa que, en la resolución de la DC-001-2020, se señaló que la entrada de Xcaret a la Zona Hotelera no restablece las condiciones de competencia **efectiva**, lo cual resultó evidente. Ello no implica que

<sup>55</sup> En términos de pasajeros transportados.

<sup>56</sup> El término Ultramar hace referencia al negocio de STMPF de los Vendedores, B las Sociedades Objeto.

<sup>57</sup> El término Xailing hace referencia a la marca que utilizan los Compradores en la prestación del STMPF.

<sup>58</sup> Folio 02066.

<sup>59</sup> Folio 01370.

<sup>60</sup> Folio 05391.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

la presencia de Xcaret sea irrelevante para los usuarios, quienes dejaron de enfrentar un servicio monopólico como el que se tenía antes de la entrada de los Compradores.

Adicionalmente, los Notificantes argumentan que como resultado de la DC-001-2020, el dieciocho de marzo de dos mil veintidós la SEMAR publicó en el DOF las Bases. En este sentido, argumenta que el STMPF se encuentra sujeto a un régimen de tarifas máximas diferenciadas por usuario.<sup>61</sup> Por lo tanto, consideran que la Operación se llevaría a cabo en un contexto de regulación tarifaria y, en consecuencia, ningún prestador del STMPF puede ofrecer tarifas por encima de las tarifas máximas autorizadas.<sup>62</sup>

Aunado a los argumentos anteriores y posterior a la notificación del Acuerdo de Comunicación de Riesgos, los Notificantes señalaron que, en relación con la capacidad para aumentar las tarifas a pesar de las Bases, la manipulación de la oferta tiene como objetivo que una empresa con poder sustancial pueda crear escasez y con ello elevar el precio. Sin embargo, consideran los Notificantes que no existe la posibilidad de elevar el precio, pues el precio máximo es determinado por una autoridad. Por tanto, de acuerdo con los Notificantes, carece de racionalidad que una empresa regulada reduzca la oferta, pues es incapaz de incidir en el precio.

Más aún, manifestaron que, al menos en el MR Cozumel, la regulación impide la manipulación de la oferta. Específicamente, los Notificantes señalan que no existe la posibilidad de restringir el abasto en Cozumel, toda vez que la SEMAR, a través de la Capitanía de Cozumel, regula la operación de los agentes en la prestación del STMPF, por lo que se garantiza que la operación sea permanente, continua y regular. Por tanto, los Notificantes argumentan que, por un lado, no existe racionalidad en la restricción de la oferta y que, por otro lado, no podrían realizar una manipulación de la oferta en el MR Cozumel porque la SEMAR los regula.

Aunado a lo anterior, los Notificantes argumentan que la dinámica del mercado también impide, de facto, la capacidad de elevar los precios en un contexto en el que la demanda es muy baja, como en el caso de Xcaret que tiene un factor de ocupación **B**

<sup>61</sup> El artículo 4 de las Bases señalan que los permisionarios deberán contemplar como mínimo los siguiente Grupos Tarifarios:

<b>GRUPO TARIFARIO</b>	<b>Subgrupo</b>
Local Insular	Adulto
	Menor
Local Peninsular	Adulto
	Menor
Público General/Turista	Adulto
	Menor
Pasaje Adulto Mayor	
Persona con discapacidad	

<sup>62</sup> Ídem.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

B<sup>63</sup> Por ello, los Notificantes concluyen que, B

B<sup>64</sup>.

Sobre el bajo factor de ocupación, es importante señalar que se debe a que los Compradores, quizá en su desconocimiento del mercado, introdujeron embarcaciones con mucha más capacidad que la requerida para la ruta El Embarcadero – Isla Mujeres. Ello es evidente si se comparan las embarcaciones utilizadas por las Sociedades Objeto en la misma zona.<sup>65</sup> Esto significa que el bajo factor de ocupación solamente sería respecto de las embarcaciones que actualmente utilizan los Compradores, no sobre las embarcaciones objeto. Más aún, el factor de ocupación de las actuales embarcaciones de los Compradores puede cambiar en otros muelles.

Asimismo, como respuesta al Acuerdo de Comunicación de Riesgos, los Notificantes argumentaron, sobre la eliminación de un competidor potencial en el MR Cozumel, que resulta incorrecto suponer B

B<sup>66</sup>. Sin embargo, B

B, los Notificantes argumentaron que, B

B, de la misma forma que se consideró con influencia menor y limitada en la DC-001-2020 para el MR Zona Hotelera. Abundaron al señalar que B

B

B

B Concluyen que, B

Finalmente, como respuesta a la conclusión del Acuerdo de Comunicación de Riesgos en el sentido de que la eliminación de un competidor crearía las condiciones propicias para una colusión, los Notificantes señalaron que una insinuación de una potencial colusión no es un argumento para condicionar u objetar una Operación, pues no hay ningún tipo de evidencia objetiva ni se ha iniciado una investigación por dichos hechos B

B

B. Pero señalan que, al existir regulación tanto en materia tarifaria como de horarios, la posibilidad de incurrir en nuevas conductas monopólicas es realmente mínima.

### Estado de Excepción derivado de la DC-001-2020

<sup>63</sup> Folio 05391.

<sup>64</sup> Folio 05396.

<sup>65</sup> Xcaret introdujo embarcaciones con capacidad de B ) pasajeros, mientras que las Sociedades Objeto usan embarcaciones con capacidad desde B

B pasajeros en la misma zona. Folios 02125, 02478, 02479, 02480.

<sup>66</sup> Esta aseveración resulta a todas luces falsa, ya que como se observó, la entrada de Xcaret al MR Cozumel no era solo inminente, sino que desde el primero de abril se materializó.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Asimismo, mediante el Acuerdo de Comunicación de Riesgos, se comunicó a los Notificantes de forma preliminar los posibles riesgos a la competencia y libre concurrencia identificados en la operación bajo análisis. Al respecto, los Notificantes señalan que la Operación se da en un mercado que ya tiene un marco regulatorio derivado de la resolución DC-001-2020. En la DC-001-2020 la Comisión señaló, entre otras cosas, que no existían condiciones de competencia económica en los mercados relevantes definidos en la declaratoria.<sup>67</sup> Como consecuencia de la DC-001-2020, la SEMAR emitió las Bases, las cuales, de acuerdo con los Notificantes, tienen como efecto “(...) *arreglar y/o mitigar efectos anticompetitivos que existen de forma previa e independientemente de la Operación y que siguen vigentes en el largo plazo (...)*”.<sup>68</sup> Aunado a ello, previo a la emisión de las Bases, la SEMAR ya regula los horarios del STMPF en el MR Cozumel, con la finalidad, de acuerdo con los Notificantes, de obligar a los agentes a B

69

En relación con lo anterior, los Notificantes argumentaron que el propósito de los criterios económicos y jurídicos utilizados por la Comisión en el análisis “*estándar o habitual*” de concentraciones es tener aproximaciones de los posibles efectos anticompetitivos en un mercado **no regulado** derivados de un incremento en la concentración del mismo. Sin embargo, consideran que la regulación del mercado arregla y/o mitiga los efectos anticompetitivos que existen en los mercados regulados, por lo que resultan irrelevantes la conducta y la participación de mercado de los agentes económicos. Por tanto, los Notificantes consideran que la DC-001-2020 y las Bases crean un “*estado de excepción*”, en el cual no es posible aplicar los criterios habituales para medir posibles efectos anticompetitivos.

Estos planteamientos de los Notificantes resultan **infundados**, no solo por vagos e imprecisos, sino por su falta de sustento jurídico y económico. En la “*Primera*” consideración de derecho de la presente resolución se señalaron los fundamentos jurídicos del presente análisis. En primer lugar, el artículo 28 de la CPEUM establece como objeto de la Comisión “(...) *garantizar la libre competencia y concurrencia, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados (...)*”. Asimismo, el artículo 1 de la LFCE señala que esa ley es reglamentaria del artículo 28 de la CPEUM en materia de libre concurrencia, competencia económica, monopolios, prácticas monopólicas y **concentraciones**.

En este sentido, el análisis de la presente concentración se enmarca en los preceptos establecidos en la LFCE y las diversas normas aplicables emitidas de conformidad con la CPEUM y con la propia LFCE. Sin embargo, los Notificantes aducen que esta Comisión debe realizar un análisis sobre la base de un “*estado de excepción*”, concepto sin sustento normativo, toda vez que no forma parte del derecho positivo vigente mexicano y que sea aplicable a la Operación. Peor aún, los Notificantes no ofrecieron ningún sustento jurídico sobre su aludido “*estado de excepción*”, por lo que sus alegatos resultan infundados.

<sup>67</sup> Los mercados definidos en la DC-001-2020 serán referidos más adelante.

<sup>68</sup> Folio 05393.

<sup>69</sup> Folio 05392.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

En contraste, la LFCE señala en su artículo 61 que: “(...) *se entiende por concentración la fusión, adquisición del control o cualquier acto por virtud del cual se unan sociedades, asociaciones, acciones, partes sociales, fideicomisos o activos en general que se realice entre competidores, proveedores, clientes o cualesquiera otros agentes económicos (...)*”. Asimismo, el artículo 86 de la LFCE señala que las concentraciones que actualicen alguno de los umbrales referidos en sus fracciones I, II y III deberán ser **autorizadas** antes de que se lleven a cabo. Las concentraciones que deban ser autorizadas deberán ser evaluadas considerando los elementos señalados en el artículo 63 de la LFCE. Por lo tanto, es falsa la premisa de los Notificantes de que la emisión previa de una declaratoria de ausencia de competencia y de regulación tarifaria impiden y excluyen el análisis preventivo de concentraciones, previsto en la CPEUM y la LFCE.

Sin embargo, no todas las concentraciones requieren la autorización de la Comisión. La propia LFCE, en su artículo 93, expresamente señala las excepciones a esta obligación de notificación. Ninguno de los casos de excepción a la obligación de autorización previa incluye como razón de excepción la existencia de un “*estado de excepción*” como el descrito por los Notificantes ni el hecho de que el o los mercados objeto del análisis se encuentre sujeto a algún tipo de regulación. Más aún, los Notificantes no manifestaron que el “*estado de excepción*” mencionado se refiriera al artículo referido, por lo que resulta innecesario mayor cavilación sobre este punto.

Por lo que hace al aspecto económico, los Notificantes presentaron dos líneas argumentativas, una que atiende a la “*literalidad*” de la ausencia de condiciones de competencia y otra que se refiere a la necesidad de prevenir tal ausencia. En la primera línea, los Notificantes señalaron que la DC-001-2020 declaró una ausencia de condiciones de competencia en los mercados analizados y, por tanto, no puede haber preocupaciones económicas de competencia como resultado de la Operación. Esta conclusión se deriva de que sería incorrecto aducir riesgos a las condiciones de competencia en un mercado en el que la propia Comisión ha declarado que no existen esas condiciones de competencia, sin que tal inexistencia admita graduación alguna.

En la segunda línea argumentativa, los Notificantes mencionan que la finalidad del análisis de concentraciones que realiza la Comisión es prevenir afectaciones a las condiciones de competencia. La prevención de este riesgo es precisamente, de acuerdo con los Notificantes, la precondition que el legislador impone a la Comisión para objetar o condicionar una operación. Así, los Notificantes señalan que toda vez que las Bases, emitidas como resultado de la DC-001-2020, arreglan y/o mitigan los efectos anticompetitivos que existen en el mercado analizado, se crea el “*estado de excepción*” en el análisis que realiza la Comisión sobre los efectos anticompetitivos.

Al respecto, esta Comisión señala que la apreciación de los Notificantes es incorrecta.

En primer lugar, a juicio de esta Comisión es infundado el planteamiento de los Notificantes sobre la actualización de la “*causa juzgada refleja*”. En primera instancia, los principios de “*cosa juzgada*” o “*cosa juzgada refleja*” tienen su génesis en materia judicial y no así en sede administrativa, que es el ámbito jurídico de la presente resolución. El procedimiento administrativo mediante el cual la Comisión (que **no es un órgano jurisdiccional**) emitió la resolución de la DC-001-2020 (la cual **no es una sentencia**) **no es un juicio ni siquiera un procedimiento**



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**jurisdiccional o cuasi-jurisdiccional**, y mucho menos lo es el procedimiento tramitado en este Expediente, de análisis preventivo de concentraciones.

La resolución que determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes analizados en el expediente DC-001-2020 constituye un pronunciamiento respecto a las condiciones en ese momento; es decir, no consideró los posibles efectos de la operación notificada.

De tal manera, la determinación de la Comisión en el expediente DC-001-2020 y la regulación que, en su caso, se emitió con base en dicho pronunciamiento, está encaminada, como correctamente señalan los Notificantes, a arreglar y/o mitigar los efectos anticompetitivos **identificados en ese momento**. Sin embargo, esta determinación no implica que estos mercados se encuentren fuera del ámbito de análisis de la Comisión y que, como pretenden los Notificantes, ésta se abstenga de cumplir con su mandato constitucional de garantizar la libre competencia y concurrencia consistente, en este caso en concreto, en realizar el análisis de concentración previsto en la LFCE.

Estas mismas consideraciones son aplicables respecto de los argumentos de los Notificantes relativos a que, en atención al principio de cosa juzgada refleja, esta Comisión debe llegar a las mismas conclusiones del expediente DC-001-2020, respecto de que Xcaret es un **B**

Ahora bien, suponiendo sin conceder que aplicara el principio de cosa juzgada al presente procedimiento de autorización, es necesario conocer la interpretación jurisprudencial sobre la “*cosa juzgada directa*” para delimitar su alcance y aplicación.

Tal y como lo señalan los Notificantes, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha señalado que las instituciones de cosa juzgada y cosa juzgada refleja tienen como propósito impedir que se dicten resoluciones contradictorias cuando éstas **versen sobre las mismas cuestiones jurídicas** o guarden un vínculo **derivado de una misma cuestión jurídica**<sup>71</sup>.

En este sentido, los Notificantes parten de una **premisa incorrecta** al considerar que en el presente Expediente nos encontramos ante la misma situación jurídica analizada en el expediente DC-001-2020.

Si bien la operación notificada involucra el mismo servicio analizado, cuyas características para efecto de determinar el Mercado Relevante no han cambiado (razón por la que, como más adelante se verá, se adoptan los mismos Mercados Relevantes en esta resolución que en el expediente DC-001-2020), **B**

**B**

Por lo tanto, contrario a lo señalado por los Notificantes, **no resulta aplicable el principio de cosa juzgada ni el de cosa juzgada refleja** respecto a la consideración relativa a **B** puesto que la

**B**

<sup>70</sup> Folio 05390.

<sup>71</sup> Tesis de jurisprudencia 101/2023 (11a.). Aprobada por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en sesión privada de doce de julio de dos mil veintitrés.

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

El procedimiento de la DC-001-2020 y el procedimiento del Expediente se fundamentan en preceptos jurídicos distintos. El procedimiento administrativo fundamentado en el artículo 96 de la LFCE busca evaluar las condiciones de un mercado, cuando exista una disposición legal o reglamentaria que prevenga expresamente que deba resolverse u opinar sobre cuestiones de competencia efectiva o la existencia de poder sustancial. En ese sentido toma una “*fotografía*” de las condiciones de un mercado y evalúa si dicho mercado está o no dotado de condiciones que permitan la competencia efectiva. Este estudio del mercado no tiene como objeto evaluar la conducta o desempeño de un agente en particular, sino de la estructura del mercado en su generalidad. Cuando ello no sea así, el regulador sectorial podrá aplicar medidas regulatorias encaminadas a subsanar o mitigar la falta de condiciones de competencia económica, sin que se garantice el restablecimiento de dichas condiciones, pues ello depende de diversos factores que no necesariamente pueden ser impuestos mediante regulación.

Por otra parte, el procedimiento de análisis de concentración es la evaluación concreta de una operación mediante la cual agentes específicos pretenden llevar a cabo una fusión, adquisición de control o cualquier otro acto que unan sociedades, asociaciones, acciones o partes sociales. La evaluación de concentraciones es un procedimiento preventivo que busca evitar efectos contrarios a la competencia y libre concurrencia derivados específicamente de la operación analizada y que involucra a agentes económicos determinados. Por ello, la naturaleza de ambos procedimientos tiene su génesis en preocupaciones y objetivos distintos.

Ahora bien, la apreciación de los Notificantes relativa a que no puede considerarse que existan riesgos a la competencia en un mercado o mercados donde se determinó que había ausencia de condiciones de competencia efectiva es **incorrecta**.

En este sentido, si bien no existe una definición expresa de lo que **competencia efectiva** significa dentro de la propia LFCE. No obstante, la doctrina económica parte del supuesto de que un mercado que funciona bajo los principios de competencia y libre concurrencia goza de ciertas características bien definidas, entre ellas, la ausencia de barreras a la entrada o de condiciones que propicien las prácticas monopólicas.

Luego entonces, un mercado con ausencia de condiciones de competencia efectiva puede entenderse como aquel mercado donde no existen condiciones para alcanzar los resultados de un mercado que funciona bajo competencia, sin que esto se traduzca en que para todos los mercados con ausencia de condiciones de competencia efectiva se deba probar la completa inexistencia de elementos competitivos, como podría ser un mercado con un monopolio. En todo caso, este último puede ser un resultado extremo de la falta de condiciones de competencia efectiva. Por lo tanto, la asociación que los Notificantes hacen entre la ausencia de condiciones de competencia efectiva y la ausencia absoluta de elementos de competencia es incorrecta.

Por ejemplo, la entrada de los Compradores a la Zona Hotelera cambió algunas condiciones del mercado, aunque estas fueron consideradas insuficientes por el Pleno para considerar que se reestablecerían las condiciones para una competencia efectiva. Es decir, si bien dicha entrada aumentó el número de opciones de los consumidores y la posibilidad de elegir entre dos opciones



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

con servicios diferenciados, su entrada por sí misma no modificó otras características estructurales del mercado de STMPF que inhiben la existencia de competencia efectiva.

Así, dado que la naturaleza del análisis de concentraciones es preventiva, esta Comisión tiene un mandato constitucional de salvaguardar que los efectos de una concentración no afecten las condiciones de mercado por más precarias que estas sean. Es decir, incluso cuando no exista una competencia efectiva, el análisis de concentraciones busca prevenir que una concentración tenga efectos negativos en el mercado, en este caso en particular, la operación derivaría en condiciones de competencia más adversas que las actuales.

**Sobre la supuesta configuración de afirmativa ficta**

Mediante el Escrito de Constancia los Notificantes solicitaron:

**B**

La solicitud se basa en que, de acuerdo con los Notificantes, a la fecha del Escrito de Constancia ya había fenecido el plazo con que contaba la Comisión para emitir una resolución dentro del Expediente. Los notificantes señalaron que:

**B**

Lo anterior con referencia al Acuerdo de Reinicio de Plazo, mediante el cual esta Comisión acordó la presentación del Escrito de Propuesta de Condiciones e informó a los Notificantes que, en consecuencia, el plazo con el que contaba la Comisión para resolver la concentración radicada en el Expediente quedó interrumpido el siete de marzo de dos mil veinticuatro, por lo que el plazo de sesenta (60) días hábiles para emitir su resolución volvió a iniciar el siete de marzo de dos mil veinticuatro.

Asimismo, manifestaron que:

**B**

<sup>72</sup> Folio 05746.

<sup>73</sup> Folio 05744.

<sup>74</sup> Folio 05744.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

B

Al respecto, mediante el Acuerdo de Improcedencia de la Constancia de No Objeción, la DGAJ, en suplencia por vacancia del ST, les indicó a los Notificantes que su solicitud era improcedente ya que mediante el Segundo Acuerdo de Ampliación el plazo para resolver la concentración notificada se amplió por cuarenta (40) días hábiles adicionales contados a partir del diez de junio de dos mil veinticuatro. Dicho acuerdo fue emitido el cuatro de junio de dos mil veinticuatro y notificado el seis de junio del mismo año, por lo que **surtió efectos antes de que concluyera el plazo de sesenta (60) días hábiles para resolver la concentración.**

Por lo tanto, al momento de la solicitud de la constancia de no objeción, el plazo se encontraba vigente y, de hecho, el plazo vencerá el veintiuno de agosto de dos mil veinticuatro.

Asimismo, les señaló que de conformidad en el artículo 275 del Código Federal de Procedimientos Civiles,<sup>76</sup> de aplicación supletoria en términos del artículo 121 de la LFCE, los argumentos vertidos en el Escrito De Constancia relacionados con la legalidad del Acuerdo Condiciones y el Acuerdo de Ampliación serían sometidos a consideración del Pleno de la COFECE al pronunciar la resolución al presente procedimiento, al ser manifestaciones referentes a supuestas violaciones procesales.

Al respecto, esta Comisión señala que el artículo 90, fracción V, de la LFCE establece que:

*“V. Para emitir su resolución, la Comisión tendrá **un plazo de sesenta días, contado a partir de la recepción de la notificación o, en su caso, de la documentación adicional solicitada.** Concluido el plazo sin que se emita resolución, se entenderá que la Comisión no tiene objeción en la concentración notificada. (...) [énfasis añadido]”.*

Asimismo, en el artículo 90, fracción VI y último párrafo, de la LFCE se señala lo siguiente:

*“VI. En casos **excepcionalmente complejos**, la Comisión podrá ampliar los plazos a que se refieren las fracciones III y V del presente artículo, **hasta por cuarenta días adicionales.** (...)”*

<sup>75</sup> Folio 05745.

<sup>76</sup> El cual establece: *“ARTICULO 275. (...) Las reclamaciones de las partes por violaciones del procedimiento se reservarán para decidir sobre ellas al pronunciar la sentencia, y, si se estimase necesario, se ordenará que el instructor practique las diligencias indebidamente omitidas, o reponga el procedimiento en la parte o partes indispensables para que el reclamante no quede sin defensa, cumplido lo cual se repetirá la audiencia de alegatos y se pronunciará el fallo”.*



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

*En caso de que las propuestas de condiciones no sean presentadas con el escrito de notificación, **el plazo para resolver quedará interrumpido y volverá a contar desde su inicio** [énfasis añadido]”.*

Por su parte, en el artículo 21, fracción I, de las DRLFCE se señala lo siguiente:

*“ARTÍCULO 21. Para efectos de lo señalado en el artículo 90, fracción V, segundo párrafo de la Ley, se estará a lo siguiente:*

*I. El Secretario Técnico **emitirá un acuerdo en el que comunicará a los notificantes los posibles riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia que identifique, a fin de que, en su caso, presenten su propuesta de condiciones. El plazo para resolver quedará interrumpido el día en que los notificantes presenten su propuesta de condiciones o cualquier modificación a las mismas y volverá a contar desde su inicio.** (...) [énfasis añadido]”.*

Del análisis adminiculado de los preceptos citados, se desprende que la Comisión tiene un plazo de sesenta (60) días para emitir la resolución de una notificación de concentración, mismo que puede ser ampliado hasta por cuarenta (40) días adicionales en casos excepcionalmente complejos (Plazo para Resolver).

Lo anterior, muestra que el plazo de la Comisión para emitir una resolución tiene un inicio y un término. El Plazo para Resolver inicia con la recepción de la notificación o, en su caso, de la documentación adicional solicitada, y su término puede darse en el día sesenta (60) o en el día cien (100), considerando los cuarenta (40) días adicionales en caso de ser ampliado por tratarse de casos excepcionalmente complejos.

Ahora bien, cuando se identifica que la operación bajo análisis implica posibles riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia, se emite un acuerdo en el que se comunican a los notificantes los posibles riesgos, a fin de que, en su caso, presenten su propuesta de condiciones. En este supuesto, tal como **expresamente** señala el último párrafo del artículo 90 de la LFCE, si los notificantes presentan alguna propuesta de condiciones en un momento distinto al de la presentación del escrito de notificación, el Plazo para Resolver quedará interrumpido y volverá a contar desde su inicio. Lo anterior, se trata de una circunstancia independiente que en nada afecta lo establecido en el artículo 90, fracción VI, de la LFCE, consistente en la posibilidad de ampliar el plazo original de sesenta (60) hasta por cuarenta (40) días adicionales.

Mediante el Requerimiento de Información Adicional, esta Comisión requirió a los Notificantes que presentaran información y documentación adicionales con la finalidad de identificar con mayor precisión y analizar todos los elementos que conforman la operación notificada, con fundamento en el artículo 90, fracción III, párrafos primero y segundo, de la LFCE. El Requerimiento de Información Adicional fue desahogado por los Notificantes el diecisiete de octubre de dos mil veintitrés, por lo que de conformidad con el artículo 90, fracción V, de la LFCE, el Plazo para Resolver inició el mismo día y vencía inicialmente el treinta de enero de dos mil veinticuatro. Sin embargo, con fundamento en el artículo 90, fracción VI, de la LFCE, mediante el Acuerdo de Ampliación el plazo original de sesenta (60) días se amplió hasta por cuarenta (40) días hábiles adicionales, contados a partir del día hábil siguiente al treinta de enero de dos mil veinticuatro.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Adicionalmente, mediante el Acuerdo de Comunicación de Riesgos, se indicó a los Notificantes que de conformidad con el análisis realizado y con fundamento en los artículos 61 y 62 de la LFCE, se advertía que la concentración radicada en el Expediente, así como la cláusula de no competencia, podrían tener como objeto o efecto obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia o la competencia económica.<sup>77</sup> Por medio del Escrito de Propuesta de Condiciones, el siete de marzo de dos mil veinticuatro los Notificantes presentaron una propuesta de condiciones de conformidad con los artículos 90, penúltimo párrafo y fracción V, segundo párrafo, de la LFCE; así como 21, fracción I, de las DRLFCE, respecto de la concentración notificada y radicada en el Expediente. En consecuencia, se actualizó el supuesto previsto en artículo 90, último párrafo, de la LFCE y el artículo 21 de las DRLFCE, en el sentido de que “[e]n caso de que las propuestas de condiciones no sean presentadas con el escrito de notificación, el **plazo para resolver quedará interrumpido y volverá a contar desde su inicio** [énfasis añadido]”. Por lo tanto, el Plazo para Resolver quedó interrumpido el siete de marzo de dos mil veinticuatro y, a partir de ese día, volvió a contar desde su inicio.

El plazo original de sesenta (60) días vencía el siete de junio de dos mil veinticuatro. No obstante, mediante el Segundo Acuerdo de Ampliación, —notificado el seis de junio— se amplió hasta por cuarenta (40) días hábiles adicionales el Plazo para Resolver, con fundamento en el artículo 90, fracción VI, de la LFCE. Así, la ampliación inició a partir del día hábil siguiente al siete de junio de dos mil veinticuatro, es decir, el diez de junio de dos mil veinticuatro y el Plazo para Resolver fenecerá el veintiuno de agosto de dos mil veinticuatro. Por tanto, el argumento de las partes resulta infundado.

Adicionalmente, los Notificantes manifestaron que:

**B**

Al respecto, se señala que es falso que el Plazo para Resolver **B**  
pues el mismo se

<sup>77</sup> Folio 05359.

<sup>78</sup> Folio 05745.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

amplió mediante el Segundo Acuerdo de Ampliación, en términos de los motivos y fundamentos contenidos en el mismo. Esta Comisión señala que [REDACTED] B la ampliación del Plazo para Resolver conforme a lo establecido en el artículo 90, fracción VI en correlación con el último párrafo de dicho artículo, lo cual dispone que, en casos **excepcionalmente complejos**, como lo es el presente asunto, y cuando se notifican riesgos y se presentan condiciones por parte de los Notificantes, éste podrá ampliarse hasta por cuarenta (40) días adicionales, en términos de la propia ley y las DRLFCE.

Respecto del argumento argüido en el inciso “(a)”, referente a que [REDACTED] B

[REDACTED], esta Comisión advierte que el artículo 90, fracción VI, señala que, en casos excepcionalmente complejos, esta Comisión puede ampliar el Plazo para Resolver hasta por cuarenta (40) días adicionales. Sin embargo, ni dicho artículo, ni ningún otro dentro de la LFCE o sus disposiciones expresamente excluyen la posibilidad de ampliar el Plazo para Resolver en casos excepcionalmente complejos cuando se haya reiniciado el mismo con motivo de que se haya actualizado algún supuesto normativo que habilite dicho reinicio, como lo es la presentación de condiciones. Por tanto, el argumento de los Notificantes resulta infundado.

Aunado a ello, la ampliación del plazo no se realiza para beneficiar al Pleno de la Comisión, sino con el objeto de que la Comisión pueda contar con tiempo suficiente para realizar un análisis que le permita, en el ejercicio de sus facultades, garantizar el proceso de competencia y libre concurrencia y prevenir las concentraciones que puedan afectar o restringir el funcionamiento eficiente de los mercados, en asuntos complejos como lo es el presente caso que además contó con notificación de riesgos y presentación de Condiciones que cambiaban la operación, así como la entrada de los Compradores en el MR Cozumel, lo cual cambiaba la estructura de mercado, exigiendo un mayor y adicional análisis.

Ahora bien, respecto del argumento del inciso “(b)”, referente a que [REDACTED] B

[REDACTED] esta Comisión señala que la ampliación acordada mediante el Segundo Acuerdo Ampliación no constituye la concesión de un plazo distinto, sino la mera ampliación del Plazo para Resolver conforme a lo establecido en el artículo 90, fracción VI, de la LFCE. Asimismo, se señala a los Notificantes que, contrario a su interpretación, el artículo 90, fracción VI, no requiere la existencia de [REDACTED] B” para ampliar el plazo.

No obstante, en relación con lo anterior, mediante el mismo Segundo Acuerdo de Ampliación se les informó a los Notificantes que la entrada de los Compradores en un mercado en el que ya participaban las Sociedades Objeto es un hecho superveniente para esta Comisión, toda vez que dicha coincidencia en el mercado referido no había ocurrido cuando la operación fue notificada, y la cual era relevante analizar.

La reciente entrada de los Compradores en el MR Cozumel conlleva el análisis de información y documentación compleja, propia y de terceros con la finalidad de identificar las variaciones en la



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

estructura del mercado relevante, así como estimar las participaciones de mercado, analizar la nueva estructura del mercado y reevaluar si los posibles riesgos notificados por el Secretario Técnico, mediante el Acuerdo Comunicación de Riesgos, los cuales se ven modificados por el cambio en la estructura del mercado. Todo lo anterior, con la finalidad de determinar los cambios en el funcionamiento de los mercados relevantes, así como los posibles efectos de la operación notificada en la competencia y libre concurrencia de acuerdo con la nueva estructura del mercado. En ese sentido, los respectivos acuerdos y plazos fueron emitidos y computados, respectivamente, conforme al marco normativo aplicable; artículo 90, fracciones V, VI, y último párrafo, así como las DRLFCE.

A manera de resumen, se listan los principales argumentos presentados por los Notificantes por los cuales, según los Notificantes, la Operación no tendrá efecto alguno que impida, limite o afecte el proceso de competencia ni la libre concurrencia:

- a) En cuanto a la Zona Hotelera, cada ruta debe ser evaluada como un mercado relevante en sí mismo, debido a la existencia de costos de traslados terrestres significativos.
- b) El STMPF se ofrece bajo un régimen de tarifas máximas, por lo que ningún prestador puede ofrecer tarifas por encima de las tarifas máximas autorizadas.
- c) Los Compradores no participan en el MR Cozumel ni en Puerto Juárez.
- d) Existen medios alternativos para los usuarios que deseen trasladarse hacia o desde Isla Mujeres.
- e) La DC-001-2020 y las Bases crean un “estado de excepción”, en el cual no es posible aplicar los criterios habituales para medir posibles efectos anticompetitivos.
- f) Sobre la base del “principio de cosa juzgada refleja”, la Comisión debe: i) adoptar la definición de los mercados relevantes que la Comisión realizó en la DC-001-2020, y ii) considerar que [REDACTED] B [REDACTED], de la misma forma que se consideró con influencia menor y limitada en la DC-001-2020 para la Zona Hotelera.

**Quinta.** Como se señaló previamente, la Operación incidirá en el servicio de transporte marítimo de pasajeros en la Región.

De acuerdo con la LNCM, el transporte marítimo de pasajeros es aquel donde el operador del servicio se obliga a transportar a un pasajero en un trayecto previamente definido, es decir, de un punto “A” a un punto “B” definidos por el permiso.<sup>79</sup> El servicio de transporte marítimo se puede ofrecer usando diversos tipos de embarcaciones, entre ellos los ferries como es el caso del STMPF. Los ferries son las embarcaciones que transportan pasajeros exclusivamente.<sup>80</sup> El STMPF se ofrece en rutas y horarios establecidos.

<sup>79</sup> Artículo 139 de la LNCM.

<sup>80</sup> Folio 02106.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

La Región se compone por la zona continental y dos principales islas, Cozumel e Isla Mujeres, que están separadas por un cuerpo de agua. Debido a estas características geográficas, los usuarios del STMPF requieren el servicio para trasladarse entre la zona continental y las islas de Cozumel e Isla Mujeres. Los usuarios satisfacen diversas necesidades, entre ellas, la de trasladarse desde y hacia sus hogares, sus fuentes trabajo, escuela, hoteles y puntos turísticos de interés.

En la Región existen ocho (8) puertos o muelles desde los que actualmente se ofrece el STMPF: Puerto Juárez, Gran Puerto, el Embarcadero, el muelle de Playa Tortugas, el muelle de Playa Caracol, Isla Mujeres, Cozumel y el muelle de Playa del Carmen. Desde estos puertos o muelles se ofertan seis (6) rutas,<sup>81</sup> en diversos horarios.

EL STMPF está regulado por la LNCM, la LP y sus respectivos reglamentos. Adicionalmente, como consecuencia de la Declaratoria de Competencia (DC-001-2020) emitida por este Comisión, la SEMAR a través de la Dirección General de Marina Mercante emitieron las Bases,<sup>82</sup> las cuales tiene por objeto establecer los principios básicos que deberán observarse para la regulación de tarifas máximas relacionadas con la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros que se aplicarán en la zona norte del estado de Quintana Roo. Las tarifas del STMPF relacionadas con la Operación están reguladas por estas Bases.

Las Bases señalan que los permisionarios deberán presentar la propuesta de Tarifa Máxima por Pasajero, considerando el número de embarcaciones con permiso para la prestación del servicio de transporte de pasajeros vigente, cada una de las rutas que tenga autorizadas y los Grupos tarifarios<sup>83</sup> señalados en estas Bases.<sup>84</sup>

**Sexta.** En la presente consideración se realiza el análisis para determinar los mercados relevantes relacionados con la Operación, de acuerdo con la normatividad aplicable.

Argumentos iniciales de los Notificantes

Con relación a la dimensión servicio de los mercados relevantes, los Notificantes señalaron que

**B**

Respecto de la definición geográfica de los mercados relevantes, los Notificantes señalan que la DC-001-2020 definió los mercados relevantes como:

<sup>81</sup> A saber, la rutas Puerto Juárez – Isla Mujeres (al momento de emisión de la presente resolución esta ruta quedó suspendida por la salida del mercado del único proveedor de la ruta), Gran Puerto – Isla Mujeres, el Embarcadero – Isla Mujeres, playa Tortugas – Isla Mujeres, Caracol – Isla Mujeres, Playa del Carmen – Cozumel.

<sup>82</sup> Publicadas el dieciocho de marzo de dos mil veintidós en el DOF.

<sup>83</sup> Estructura tarifaria diferenciada por tipos de pasajeros, artículo 2, fracción VIII, de las Bases. Estos Grupos tarifarios deberán considerar como mínimo los siguientes: local insular, local peninsular, publico general/turista, pasaje adulto mayor y persona con discapacidad. Los tres primeros diferenciaran entre adulto y menor. Artículo 4 de las Bases.

<sup>84</sup> Artículo 4 de las Bases.

<sup>85</sup> Folio 01371.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

- i. MR Cozumel, consistente en el servicio de transporte marítimo de pasajeros, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en la ruta con origen (y/o destino) en la isla de Cozumel, Quintana Roo y destino (y/u origen) en Playa del Carmen, Quintana Roo.<sup>86</sup>
- ii. MR Puerto Juárez, que comprende el servicio de transporte marítimo de pasajeros, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en la ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo y destino (y/u origen) en las terminales marítimas de Puerto Juárez o Gran Puerto, ambas ubicadas en Cancún, Quintana Roo.<sup>87</sup>
- iii. MR Zona Hotelera, el cual consiste en el servicio de transporte marítimo de pasajeros, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en las rutas:<sup>88</sup>
  - ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo y destino (y/u origen) en el muelle El Caracol, Cancún, Quintana Roo;
  - ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo y destino (y/u origen) en el muelle de Playa Tortugas, Cancún, Quintana Roo; y
  - ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo y destino (y/u origen) en el muelle de El Embarcadero, Cancún, Quintana Roo.

Asimismo, los Notificantes señalaron que en el MR Zona Hotelera, la DC-001-2020 “*agrupó las rutas de dicho mercado relevante en función de algunos factores desde el punto de vista de la demanda, pero sin hacer en principio un análisis sustantivo de los mismos por virtud de que no se consideró necesario dadas las características y condiciones de la prestación del servicio de este tipo de transporte [énfasis añadido]*”.<sup>89</sup> Adicionalmente, los Notificantes señalaron que “*cada ruta debe ser evaluada como un mercado relevante [énfasis añadido]*”.<sup>90</sup>

Dicho lo anterior, en la presente consideración de Derecho se abordarán los argumentos de los Notificantes referentes a la definición de los mercados relevantes de la Operación y se concluirá que los argumentos presentados por los Notificantes resultan gratuitos e imprecisos. Asimismo, a continuación, se realiza un análisis de los elementos contenidos en el Expediente para definir los mercados relevantes relacionados con la Operación, tanto en su dimensión servicio como geográfica.

La fracción I del artículo 63 de la LFCE señala que, para determinar si la concentración debe ser impugnada o sancionada en términos de la LFCE, la Comisión debe determinar el mercado relevante, en los términos prescritos en el artículo 58 de la LFCE, mismo que instruye en su fracción primera:

<sup>86</sup> Página 388, folio 18869 de la DC-001-2020.

<sup>87</sup> Página 417, folio 18898 de la DC-001-2020.

<sup>88</sup> Página 406, folio 18887 de la DC-001-2020.

<sup>89</sup> Folio 05204.

<sup>90</sup> Folio 01371.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

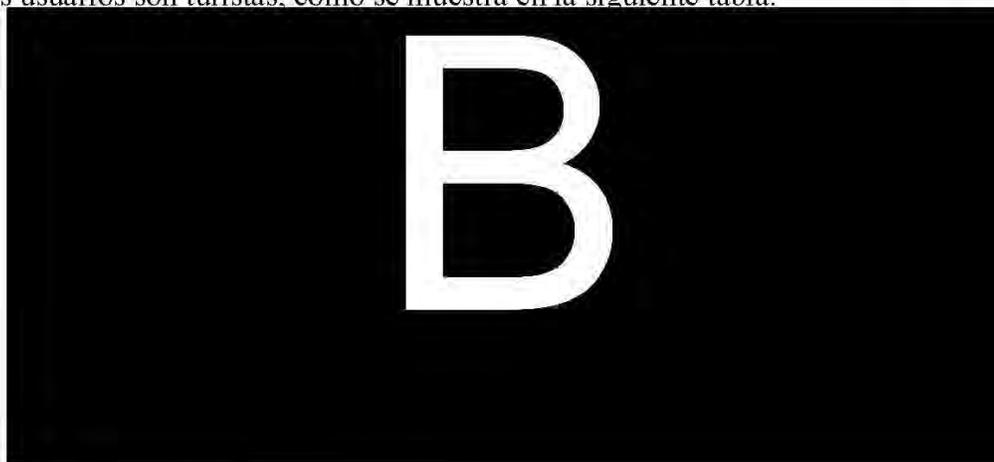
*“I. Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución;”*

Para determinar la dimensión servicio del mercado objeto de estudio, primero se analizarán las posibilidades de sustitución por el lado de la demanda y, posteriormente, las posibilidades de sustitución por el lado de la oferta. Para ello, se analizarán las características de los usuarios del STMPF, sus posibilidades de sustitución, los diferenciales en precios y las diferencias tecnológicas, entre otros. Para este análisis se considerarán las diversas opciones de transporte que un usuario de STMPF podría tener para sustituir el STMPF, tales como: i) otros medios de transporte marítimo, entre ellos: el transbordador, Chárter y Ténder,<sup>91</sup> y el turismo náutico; ii) transporte terrestre; y iii) transporte aéreo.

Caracterización de los usuarios

Los usuarios del STMPF son personas que buscan trasladarse de un punto “A” a un punto “B”, que están separados por una masa de agua, por lo cual requieren viajar en una embarcación por mar. Existen dos grupos principales de usuarios que se diferencian por sus necesidades: i) Locales (incluyendo a Isleños)<sup>92</sup> y ii) Turistas. Lo anterior, considerando que, de manera general, la Región es una zona turística.

Los Locales utilizan el STMPF como parte de su vida diaria, con motivos de trabajo, escuela o personales por tener su lugar de residencia en la Región. Los Locales hacen uso del STMPF con mayor frecuencia, incluso diario, y en horarios específicos, relacionados con el inicio de sus actividades. Adicionalmente, el precio que pagan por el STMPF es menor que el pagado por los Turistas. En cuanto a la Zona Hotelera, los Notificantes señalaron que se distingue porque gran parte de los usuarios son turistas, como se muestra en la siguiente tabla.



<sup>91</sup> Correspondiente al transporte marítimo de cruceristas.

<sup>92</sup> Pasajeros con residencia en Isla Mujeres o Cozumel.

<sup>93</sup> La información proporcionada por los Notificantes sobre Xcaret para el año dos mil veintiuno corresponde únicamente al mes de diciembre debido a que inició operaciones en esa fecha. Dentro de la tabla se omiten las categorías: i) usuarios con descuento de INAPAM, ii) usuarios discapacitados, por lo que los porcentajes no suman 100% (cien por ciento).



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

Fuente: Elaboración propia con información del Anexo 23.1 y 23.2.<sup>94</sup>

Por su parte, los Turistas suelen utilizar el servicio de manera ocasional durante su estancia en la Región. Al respecto, los Notificantes señalaron que los Turistas [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED]<sup>95</sup> Por lo general, su residencia se encuentra fuera de la Región, y se encuentran hospedados en hoteles o casa de arrendamiento temporal. Adicionalmente, los Turistas suelen dar más importancia a factores como la comodidad y los tiempos de traslado. Su disposición a pagar es mayor, ya que la principal razón de su visita a la Región es con finalidades recreativas. Asimismo, los Notificantes señalan que los Turistas [REDACTED] B [REDACTED]

Además de las características señaladas, existen diferencias notorias entre Locales y Turistas como lo es la frecuencia de viajes. De acuerdo con documental interna de los Compradores, aproximadamente [REDACTED] B [REDACTED]

No obstante, lo anterior, el análisis para determinar los mercados relevantes de la Operación considerará a los usuarios del STMPF como un solo grupo debido a que, como se verá más adelante, sus demandas son satisfechas por la misma oferta. Es decir, a pesar de las peculiaridades de los usuarios del STMPF y de enfrentar tarifas y servicios diferenciados, los usuarios de ambos grupos comparten el mismo servicio en cuanto a embarcaciones y asientos dentro de ellas.

### **Sustitución por el lado de la demanda**

#### *Sustitución del STMPF con otros servicios de transporte marítimo*

Existen otros servicios de transporte marítimo, incluidos, entre otros, el transbordador, el Chárter/Ténder, las embarcaciones de turismo náutico privadas o lanchas de menor tamaño. Esta Comisión señaló, mediante la DC-001-2020, que ninguno de estos servicios de transporte marítimo son posibles sustitutos del STMPF. Esta conclusión se confirma en el presente expediente.

#### *Sustitución del STMPF con el servicio de transbordador*

El servicio de transbordador se enfoca en el transporte de carga; es decir, transporta automóviles, autobuses y carga.<sup>98</sup> A este servicio también se le conoce como servicio de carga rodada y utilizan embarcaciones tipo “Ro-Ro” (del inglés *roll on – roll off*), lo cual se refiere a que los vehículos con carga suben y bajan de la embarcación a través de rampas usando su propio movimiento.<sup>99</sup> En la

<sup>94</sup> Folios 02391 y 02392.

<sup>95</sup> Folio 01351, página 2.

<sup>96</sup> Ídem.

<sup>97</sup> Folio 02409, “Anexo 3(g) Perfil usuarios ferry IM ene 2023”.

<sup>98</sup> Folio 02387, página 1.

<sup>99</sup> DC-001-2020



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Región, existen dos rutas de transbordador: i) Punta Sam – Isla Mujeres, y ii) Punta Venado – Cozumel.

Existe la posibilidad de que pasajeros viajen abordo de sus vehículos. Sin embargo, esta Comisión ya ha señalado que el servicio de transbordador no es un servicio sustituto para los usuarios del STMPF. Las principales razones, aunque no las únicas, para llegar a esta conclusión son: i) los usuarios deben incurrir en costos adicionales para llegar a los muelles; ii) los usuarios requieren un automóvil para viajar; iii) el viaje en transbordador es sustancialmente más lento y menos frecuente que el viaje en ferry; y iv) existen restricciones para que viajen personas en ciertos horarios.

El transbordador para cruzar hacia Isla Mujeres se presta desde el muelle de Punta Sam, y el servicio para cruzar a Cozumel se presta desde el muelle de Punta Venado. Los usuarios del STMPF que pretendan usar el transbordador como alternativa deben incurrir en costos adicionales de tiempo y dinero. En el primer caso, un usuario que se encuentra hospedado en la Zona Hotelera deberá recorrer aproximadamente diecinueve (19) km adicionales para llegar de la Zona Hotelera a Punta Sam, el muelle de transbordador más cercano. En contraste, el usuario de Zona Hotelera puede acceder a un muelle que proporcione el STMPF en menos de cinco (5) km, dependiendo de dónde se encuentre hospedado. Esto representa una cuarta parte de la distancia en comparación con acudir a Punta Sam. En términos de tiempo, ir a Punta Sam para un usuario implica invertir cuatro (4) veces más tiempo, pasando de cinco (5) minutos a hasta veintiséis (26) minutos aproximadamente. Por otro lado, para el caso de Playa del Carmen, la distancia es de aproximadamente once (11) km hasta el muelle de Punta Venado y, en tiempo, podría representar alrededor de veinte (20) minutos. El muelle de Playa del Carmen se ubica en la costa de la ciudad de Playa del Carmen, por lo que arribar a este no requiere mayor distancia. La siguiente figura ilustra los argumentos anteriores.

Figura 2. Rutas hacia puertos de transbordadores Punta Sam y Punta Venado.





Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Fuente: *Google Maps*.

El argumento anterior se basa en el supuesto de que los usuarios ya sean Locales o Turistas cuentan con un automóvil privado con el cual pueden y desean transportarse. Si, por el contrario, los usuarios no cuentan con un automóvil propio, llegar a estos muelles puede volverse complicado. Sobre esto, Winjet señala que [REDACTED] B

[REDACTED]<sup>100</sup> Por otro lado, Jetway señala que [REDACTED] B

[REDACTED].<sup>101</sup> Asimismo, el transporte público es limitado en el caso de transporte colectivo o muy costoso en el caso de taxis o servicio de plataformas. Como opción, los usuarios podrían rentar un automóvil lo cual incrementaría sustancialmente sus gastos de transporte. Así pues, el transbordador podría ser una opción para los usuarios que ya cuentan con un automóvil.

Los Notificantes señalaron [REDACTED] B

B

Sin embargo, en contraste del dicho anterior, se tiene que la tarifa por auto compacto solo incluye a su conductor. En ese sentido, el costo de un viaje sencillo en la ruta Punta Sam – Isla Mujeres para un auto compacto y cuatro adultos a bordo sería de \$1,130.00 (mil ciento treinta pesos 00/100 M.N.).<sup>105</sup> Es decir, para un viaje redondo de las mismas características, el costo sería de \$2,260.00 (dos mil doscientos sesenta pesos 00/100 M.N.). Para el caso de la ruta Punta Venado – Cozumel, al calcular el costo de un viaje de las mismas características, el resultado es: i) viaje sencillo:

<sup>100</sup> Folio 02099 del Expedientillo.

<sup>101</sup> Folio 01373 del Expedientillo.

<sup>102</sup> Anexo 16. Página 1, folio 02387.

<sup>103</sup> Anexo 16. Página 4, folio 02387.

<sup>104</sup> Ídem.

<sup>105</sup> El costo por auto familiar incluyendo el conductor es de \$440, mientras que el costo por pasajero adulto es de \$230, al tratarse de cuatro adultos, siendo uno el conductor, el precio total final es de \$1,130. Fuente: <https://ultracarga.com/ruta-punta-sam-isla-mujeres/>, cálculos realizados con información vigente al día once de enero de dos mil veinticuatro.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

\$1,140.00 (mil ciento cuarenta pesos 00/100 M.N.)<sup>106</sup> y ii) viaje redondo: \$2,280.00 (dos mil doscientos ochenta pesos 00/100 M.N.), lo cual dista mucho de lo calculado por los Notificantes.

Al respecto, esta Comisión señala que el argumento de los Notificantes se limita a las posibilidades de sustitución de grupos de usuarios muy particulares, sin señalar el porcentaje de usuarios del STMPF que viajen en grupos de dos (2) o más personas que tienen automóvil propio, y que, además, deben cubrir la tarifa de pasajero adicional, descrita anteriormente.

De la información presentada por los Notificantes relacionada con los usuarios Locales, se tiene que únicamente el [REDACTED] B

[REDACTED], De ese porcentaje, [REDACTED] B

[REDACTED]. Adicionalmente se observa que [REDACTED] B

[REDACTED] En añadidura, para el caso de los usuarios de Jetway [REDACTED] B

[REDACTED] En ese orden de ideas, resulta inconsistente que los Notificantes aseguren que el servicio de Transbordador es sustituto del STMPF bajo el argumento de que resulta factible para los usuarios Locales en grupos de cuatro (4) personas, puesto que incluso el tamaño de grupo promedio es menor a tres (3). Además, [REDACTED] B

[REDACTED]<sup>107</sup>

De acuerdo con lo anterior, el análisis de precios es sesgado al menos por las siguientes razones. Para hacer uso del transbordador se debe cubrir la tarifa de transporte del automóvil, la cual solo ofrece la posibilidad de que viaje el chofer del vehículo, de \$440.00 (cuatrocientos cuarenta pesos 00/100 M.N.) para la ruta Punta Sam – Isla Mujeres y de \$810.00 (ochocientos diez pesos 00/100 M.N.) para la ruta Punta Venado – Cozumel, Los pasajeros adicionales deberán pagar la tarifa adicional de pasajero de \$230.00 (doscientos treinta pesos 00/100 M.N.) y \$110.00 (ciento diez pesos 00/100 M.N.), respectivamente. Por lo tanto, los cálculos de los Notificantes están muy lejos de ser precisos.

Ahora bien, los Notificantes refieren que incluso [REDACTED] B

[REDACTED]<sup>108</sup> Sin embargo, como se analiza en la presente consideración de Derecho, los costos económicos no son los únicos a tomar en cuenta por los usuarios del STMPF que busquen otras alternativas que cubran su necesidad de trasladarse a las islas de la región.

<sup>106</sup> El costo por auto familiar incluyendo el conductor es de \$810, mientras que el costo por pasajero adulto es de \$110, al tratarse de cuatro adultos, siendo uno el conductor, el precio total final es de \$1,130. Fuente: <https://ultracarga.com/ruta-punta-sam-isla-mujeres/>, cálculos realizados con información vigente al día once de enero de dos mil veinticuatro.

<sup>107</sup> Folio 03003.

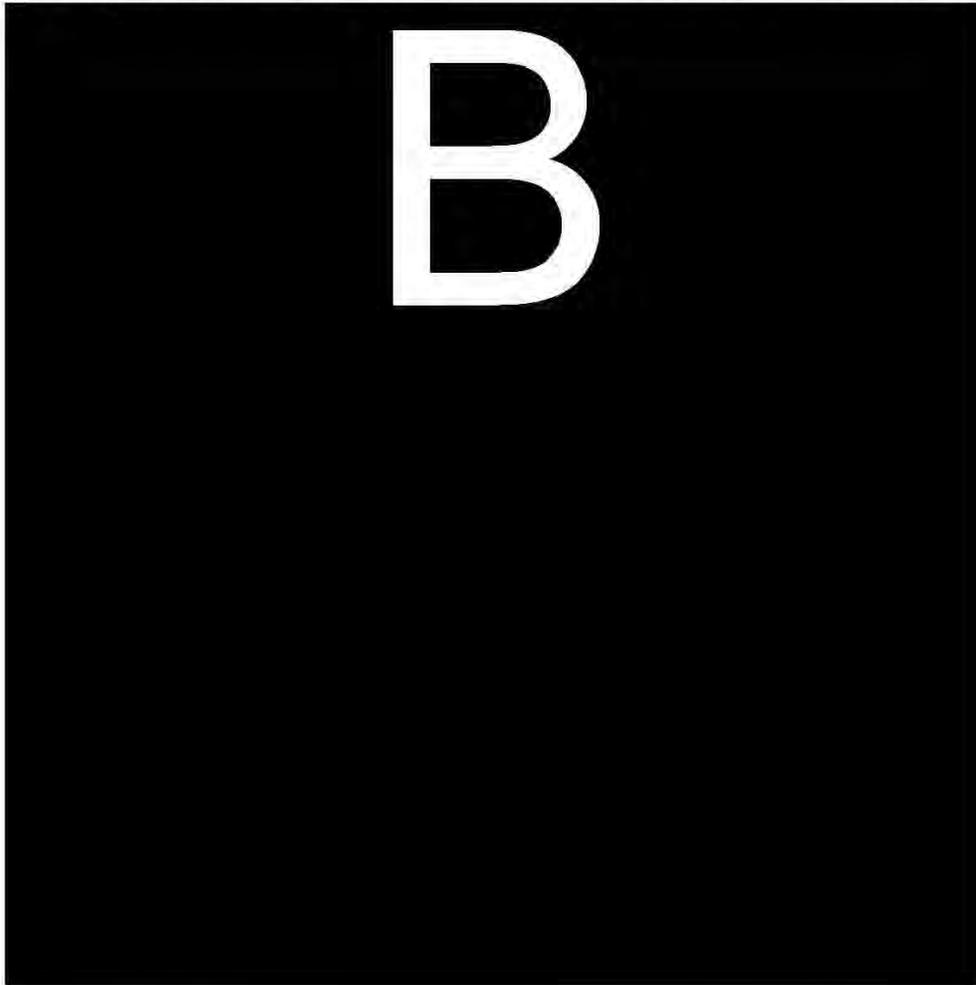
<sup>108</sup> Página 3 del Anexo 16. Folio 02387.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Con relación a la velocidad y frecuencia del servicio de transbordador, la duración del trayecto de Punta Sam a Isla Mujeres es de cuarenta (40) minutos y de Punta Venado a Cozumel es de una hora con quince (15) minutos. Esto contrasta radicalmente contra los veintidós (22) minutos promedio requeridos para viajar de Puerto Juárez o Zona Hotelera a Isla Mujeres y los treinta y cinco (35) requeridos para viajar de Playa del Carmen a Cozumel. En adición, el número de viajes del servicio de transbordador es menor. Por ejemplo, en la ruta Punta Venado – Cozumel solo dos proveedores ofrecen el servicio, con cuatro (4) o cinco (5) horarios disponibles, dependiendo el día de la semana; mientras que en la ruta Playa del Carmen – Cozumel en el servicio de STMPF, existen al menos siete (7) horarios. Para la ruta Punta Sam – Isla Mujeres el único proveedor<sup>109</sup> pertenece a los Vendedores y ofrece cuatro (4) horarios, mientras que el servicio de STMPF en la ruta Puerto Juárez – Isla Mujeres, perteneciente a los Vendedores, ofrece alrededor de **B**. La siguiente tabla resume los horarios en el servicio de transbordador.



<sup>109</sup> **B** propiedad de los Vendedores.

<sup>110</sup> Folio 02387.

<sup>111</sup> \*Se refiere a los horarios considerados de carga negra.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

B

Adicional a las limitaciones en el número de viajes del servicio de transbordador, los horarios del STMPF con mayor demanda para la Ruta Puerto Juárez – Isla Mujeres son de 7:01 a 9:00 am. Estos viajes son cubiertos por cinco (5) zarpes. En cambio, en el servicio de transbordador únicamente se ofrece una salida a las 7:00 am. Este servicio implica, además, llegar en el doble de tiempo. Por ello, difícilmente este servicio podría satisfacer los horarios de mayor demanda del STMPF. Por otro lado, se presentan otras restricciones tales como los horarios considerados de carga negra, en los cuales no se permite el acceso a menores de edad, mujeres embarazadas ni mascotas, esto porque se realiza transporte de combustible. Por ello, se reducen aún más las posibilidades de sustitución del STMPF por el servicio de transbordador.

En resumen, el servicio de transbordador no es sustituto viable para los usuarios del STMPF, debido a que este servicio se enfoca principalmente en el transporte marítimo de carga, mientras que el STMPF lo hace respecto del transporte de pasajeros.

*Sustitución del STMPF con el transporte de cruceristas*

El transporte de cruceristas es el servicio que se enfoca en el traslado de pasajeros de los cruceros hacia las islas o la zona continental de los mercados. Los Notificante describieron que este servicio “(...) se presta mediante el cobro de una renta de embarcación por evento para llevar tours de cruceros, (...) también es contratado para actividades específicas, como una excursión, placer, una fiesta, una boda, etc.”<sup>112</sup> Los Notificantes denominan este servicio como Chárter y/o Téndér, y señalaron que es conocido indistintamente por ambos nombres. Este servicio se caracteriza por cubrir necesidades particulares de los cruceristas, con la principal intención de ser más cómodo, personalizado y exclusivo.

Sobre la prestación de este servicio, señalaron que el servicio de transporte de cruceristas (Chárter/Téndér) no es un servicio definido en la LNCM. El Chárter/Téndér es un servicio que suele ser contratado por las navieras de cruceros que arriban a la Región. Estos cruceros contratan

---

<sup>112</sup> Folios 02484 y 02485.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

el Tónder/Chárter para que sus pasajeros pueden embarcar y desembarcar del crucero y visitar lugares turísticos en la isla o en la zona continental. La finalidad del servicio es que los cruceristas puedan acudir a puntos de interés específicos fuera de las rutas del STMPF, como playas, arrecifes, lugares de pesca, entre otros.

El tipo de embarcación común para este servicio es de tipo yate, pero se puede usar cualquier tipo de ferry.

El Chárter/Tónder y el STMPF no son sustitutos, ya que para los usuarios Locales no sería factible rentar una embarcación privada para cruzar de manera cotidiana para asistir a su trabajo, escuela o actividades regulares. Por su parte, los Turistas que sí podrían rentar su embarcación particular, incurrirían en mayores costos, por lo que, de acuerdo con los Notificantes [REDACTED] B [REDACTED] <sup>113</sup> Es decir, posiblemente solo sería opción para los usuarios que viajan en grupo. <sup>114</sup> Sin embargo, los Notificantes no presentaron información que permita determinar qué porcentaje de los usuarios del STMPF estarían en capacidad de rentar su propia embarcación y sustituir al STMPF.

Como se mencionó anteriormente, el tamaño del grupo de los usuarios Locales que viajan juntos [REDACTED] B [REDACTED], mientras que el de los usuarios Turistas es de [REDACTED] B [REDACTED] para la Zona Hotelera, lo cual significa que en promedio el tamaño de los grupos de personas que viajan juntos y que utilizan el STMPF son reducidos y, en ese sentido, no sería costeable considerar el transporte de cruceristas como sustituto del STMPF. Por lo anterior, dichos argumentos resultan contradictorios con la información presentada por los mismos Notificantes. En conclusión, el servicio de Chárter/Tónder no es sustituto del STMPF.

#### *Sustitución del STMPF con el Servicio de Turismo Náutico*

Los Notificantes definen el servicio de Turismo Náutico como “(...) *la prestación de un servicio que se contrata para trasladar a pasajeros (turistas) a zonas de interés, ya sea por su atractivo natural o histórico, con o sin actividades adicionales de recreo, pudiendo embarcar y desembarcar en diferentes muelles para realizar actividades de recreo para posteriormente regresar los pasajeros (turistas) al lugar de salida.*” Este servicio está regulado por el Reglamento de Navegación y puede consistir también en el servicio de “*recorridos turísticos*”. <sup>115</sup>

Como se mencionó anteriormente, el STMPF traslada a pasajeros de un punto “A” a un punto “B” de forma continua, permanente y regular, sin incluir paradas intermedias. <sup>116</sup> El STMPF es un servicio público donde la embarcación se comparte con cualquier otro usuario que pague el boleto. En contraste el servicio de Turismo Náutico tiene fines recreativos y se enfoca en el traslado de Turistas con necesidades específicas, como realizar actividades deportivas, de recreo o pescas, entre otras.

<sup>113</sup> Folio 02388.

<sup>114</sup> DC-001-2020. Página 379, folio 18859.

<sup>115</sup> Folio 02486.

<sup>116</sup> DC-001-2020. Página 391, folio 18872.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

En cuanto a las necesidades que cubren estos servicios, los Notificantes señalan **B**

**B**

**B**<sup>117</sup> Asimismo, concluyen que el servicio de Turismo Náutico **B**

**B**<sup>118</sup> En contradicción de las manifestaciones vertidas por los Notificantes, de la propia documentación interna de los agentes se observa que el **B** de los usuarios de las Sociedades Objeto utilizan el ferry para llegar a Isla Mujeres e ir a la playa. Solo el **B** buscar realizar un tour. Esto se debe principalmente a que los usuarios que buscan realizar un tour lo hacen a través de proveedores especializados que difieren de los proveedores del STMPF.

El usuario que contrata el servicio de Turismo Náutico puede definir la ruta, el origen, destino y las paradas intermedias, o bien, el itinerario está preestablecido por el prestador del servicio y se adapta a las actividades turísticas contratadas (pesca, *snorkeling*, buceo, etc.). Además, la embarcación es compartida solo por miembros del grupo contratante; es decir, es un servicio privado. Por otra parte, como se mencionó anteriormente, el STMPF comunica dos puntos, sin incluir paradas intermedias.<sup>119</sup>

Por otra parte, el diferencial de precios entre el STMPF y el servicio de Turismo Náutico es significativo, por ejemplo, rentar un catamarán para ocho (8) personas, tiene un costo que va desde los USD\$ 1,500.00 (mil quinientos dólares).<sup>120</sup> O bien, contratar la “*Excursión a Isla Mujeres con snorkel*”, ofertado por los Vendedores, tiene un costo de USD\$ 95.00 (noventa y cinco dólares).<sup>121</sup> Estos costos son más del triple del precio por viaje redondo en ferry (\$540 redondo turista de Puerto Juárez-Isla Mujeres).

Los usuarios que demandan el STMPF no podrían cubrir sus necesidades de traslado por medio del servicio de Turismo Náutico. Es decir, estos servicios cubren necesidades muy diferentes como para considerarse como sustitutos y se ofertan en condiciones diferenciadas.

Finalmente, los propios estudios contenidos en la documental interna de los Notificantes muestran que **B** como se muestra a continuación. Esto contradice la hipótesis de que existen otros sustitutos del STMPF.

<sup>117</sup> Folio 02389. Anexo 18.

<sup>118</sup> Ídem.

<sup>119</sup> DC-001-2020. Página 391, folio 18872.

<sup>120</sup> Información disponible en: <https://www.theyachtexperiences.com/yachts>

<sup>121</sup> Información disponible en: <https://aquaworld.com.mx/tours/execursion-a-isla-mujeres-con-snorkel/>



# B

*Sustitución del STMPF con el Servicio de Transporte Terrestre*

En cuanto a la posibilidad que tiene los usuarios de sustituir el STMPF con alguna alternativa de transporte terrestre, esto resulta materialmente imposible ya que, no existen vialidades que conecten la zona continental y las islas de la Región, por lo que no es posible para los usuarios cruzar de lado a lado por vía terrestre. Por lo tanto, el servicio de transporte terrestre no es sustituto del STMPF.

*Sustitución del STMPF con el Servicio de Transporte Aéreo*

Actualmente, en la Región existen tres (3) aeropuertos: el Aeropuerto Internacional de Cozumel, ubicado en la isla de Cozumel; el Aeropuerto Internacional de Cancún, ubicado en el municipio de Benito Juárez; y el Aeropuerto Nacional de Playa del Carmen, ubicado en el municipio de Solidaridad. Existe un pequeño aeropuerto en Isla Mujeres; sin embargo, es de uso privado. Este último hecho descarta de entrada la posibilidad de arribar en vuelo comercial a Isla Mujeres.

Respecto de la ruta Playa del Carmen – Cozumel, se considera que el transporte aéreo no constituye una posibilidad de sustitución del STMPF para los usuarios debido al diferencial de precio que existe entre los servicios, la necesidad de trasladarse a los aeropuertos y la frecuencia con la que se presta el servicio aéreo.

El precio de un viaje sencillo de adulto para los usuarios Locales de STMPF va de \$100.00 (cien pesos 00/100 M.N.)<sup>123</sup> a \$170.00 (ciento setenta pesos 00/100 M.N.).<sup>124</sup> Mientras que para los

<sup>122</sup> Folio 03001.

<sup>123</sup> En la ruta Puerto Juárez – Isla Mujeres, la de menor costo.

<sup>124</sup> En la ruta Playa del Carmen – Cozumel, la de mayor costo.

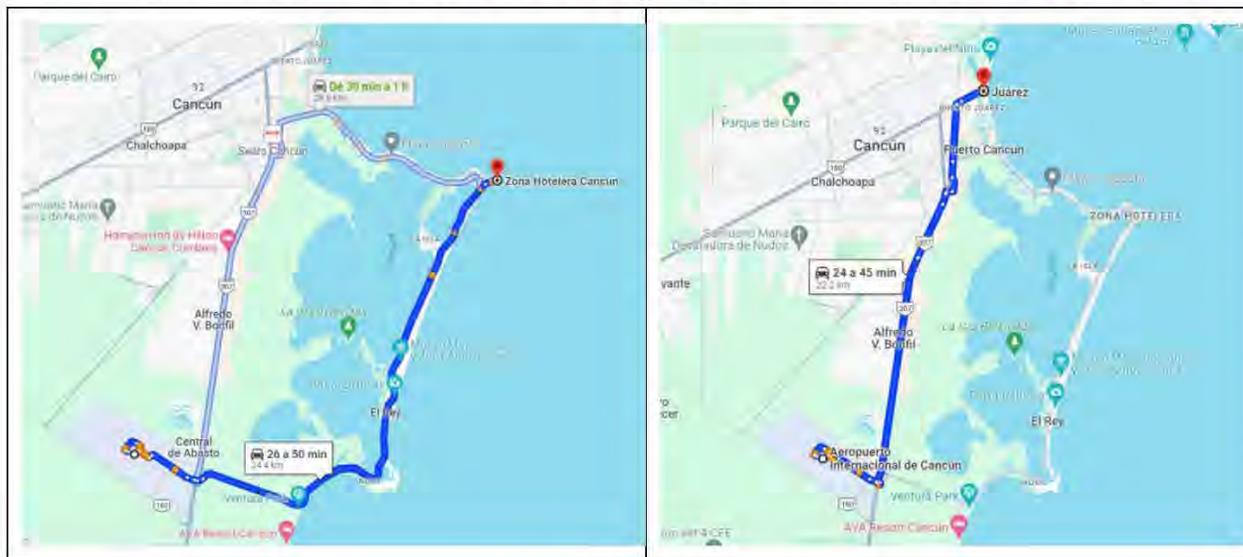




COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Figura 4. Traslados terrestres desde el Aeropuerto Internacional de Cancún hasta Zona Hotelera y Puerto Juárez.



Fuente: Google Maps.

Finalmente, la frecuencia con la que se oferta el servicio de transporte aéreo dificulta la sustitución para los usuarios del STMPF. Existen dos servicios aéreos diferentes: i) el servicio de transporte aéreo regular; y ii) servicio de transporte aéreo no regular, este último se caracteriza por no estar sujeto a itinerarios, así como a frecuencias de vuelos y horarios, mientras que el primero sí está sujeto a estas características.

En el Aeropuerto de Cancún se ofertan seis (6) vuelos redondos al día con destino a Cozumel, con horarios espaciados del servicio de transporte aéreo regular.<sup>128</sup> Por el contrario, el STMPF en ese sentido es un servicio regular con horarios amplios y múltiples viajes. Por su lado, el servicio de transporte aéreo no regular se oferta en los horarios que solicita el usuario. Sin embargo, los costos se elevan considerablemente, ya que implica la renta de la aeronave. Por lo anterior, se concluye que el transporte aéreo no es un sustituto del STMPF en la dimensión producto.

### **Sustitución por el lado de la oferta**

A continuación, se analiza las posibilidades de sustitución por el lado de la oferta. Para ello se analizará la capacidad de sustitución de oferentes de servicios similares al STMPF.

#### **Sustitución del STMPF con otros servicios de transporte marítimo**

Con el objetivo de continuar con el análisis de sustitución por el lado de la oferta, se analiza la posibilidad de sustitución del STMPF por otros servicios de transporte marítimo, entre ellos: i) el servicio de transbordador, ii) el Téndere/Chárter y iii) el Turismo Náutico.

#### ***Sustitución del STMPF con el servicio de Transbordador***

<sup>128</sup> Folio 02390.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Las embarcaciones que se utilizan para el servicio de transbordador tienen características particulares que requieren infraestructura especial para su atraque.

De acuerdo con los Notificantes, las características de las embarcaciones del servicio de Transbordador son: i) [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED].<sup>131</sup> Además, de información contenida en el Expediente, se observa que las embarcaciones que pueden arribar a la terminal de transbordadores de Isla Mujeres tienen [REDACTED] B [REDACTED], en comparación con las embarcaciones, entre ellas los ferries, que pueden arribar a la Terminal Marítima de Isla Mujeres, las cuales se caracterizan por tener hasta [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] En la zona de Cozumel, las embarcaciones que se utilizan en la Terminal Marítima de Cozumel cuentan con hasta [REDACTED] B [REDACTED] mientras que las correspondientes al servicio de Transbordador de esta zona, son embarcaciones de hasta [REDACTED] B [REDACTED]

<sup>132</sup> [REDACTED]

Por lo anterior, es evidente que los transbordadores requieren de mayor espacio (eslora) para atracar en un muelle. Este hecho dificultaría o imposibilitaría a los transbordadores atracar en los mismos muelles que los ferries, por lo cual estarían limitados para ofrecer el servicio únicamente desde los muelles provisto para el servicio de Transbordador, los cuales están alejados de las zonas urbanas de Cancún y Playa del Carmen.

Aunado a ello, debido a las características de las embarcaciones, los muelles de transbordadores cuentan con infraestructura que permite el embarque y desembarque de vehículos, incluyendo vehículos pesados, por ello requieren de amplias rampas para la circulación de la carga. Además, debido a las dimensiones de los transbordadores, los cuales tienen, por lo general, una eslora mayor, los muelles de transbordadores deben ubicarse en las zonas donde las condiciones geográficas permiten el arribo y zarpe de embarcaciones de mayor calado.<sup>133</sup> Los muelles de los ferries no cuentan con esta infraestructura porque su objetivo es el embarque y desembarque de personas, y no de vehículos de carga.

A continuación, se muestran dos imágenes que muestran los muelles de cada tipo de servicio.

Figura 5. Muelles de Transbordador y de STMPF.

Muelle de Transbordador	Muelle de STMPF
-------------------------	-----------------

<sup>129</sup> Volumen de los espacios de carga y pasaje de la embarcación, representado en Unidades de Arqueo Bruto (UAB).

<sup>130</sup> Volumen total de la embarcación.

<sup>131</sup> Folio 02484.

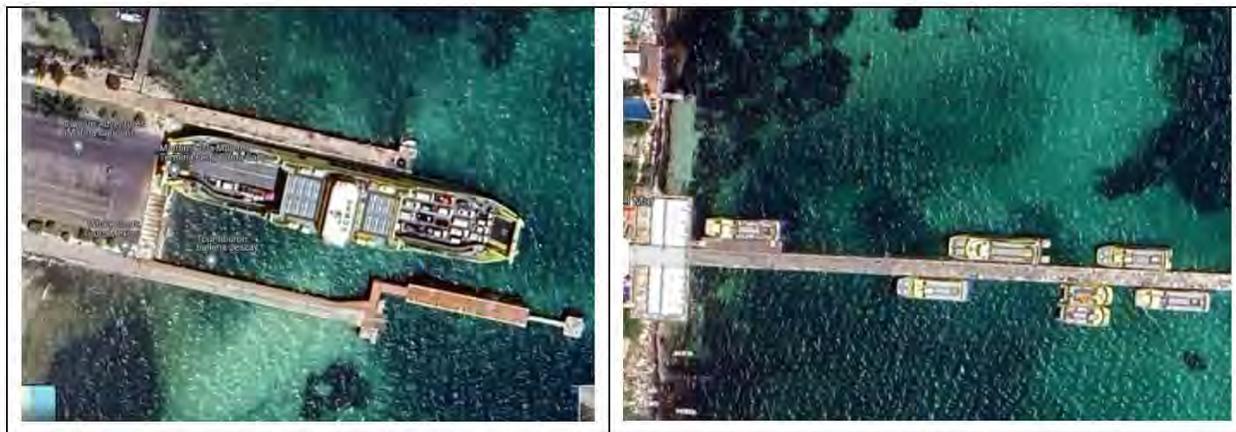
<sup>132</sup> Folio 677 del Expedientillo.

<sup>133</sup> Folio 18541 de la DC-001-2020.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023



Por otro lado, debido a que el negocio principal del transbordador es el transporte de carga y vehículos, existen diferencias sustanciales entre los montos de inversión necesarios para adquirir las embarcaciones específicas para este servicio. Por ello, utilizar estas embarcaciones en el STMPF podría representar una pérdida para el prestador del servicio o generar costos adicionales por las adecuaciones que debe realizar. También existen restricciones normativas para la obtención de permisos de carácter mixto (carga y pasajeros), ya que pueden transportar materiales peligrosos.

En conclusión, no es viable desde un punto de vista técnico y económico, utilizar estas embarcaciones para prestar el servicio de STMPF y, en conclusión, el servicio de transbordador no es considerado un sustituto viable para el STMPF por el lado de la oferta.

*Sustitución del STMPF con el transporte de cruceristas*

Como se señaló antes, el tipo de embarcación común para el servicio de transporte de cruceristas (Chárter/Ténder) es de tipo yate, los cuales por su capacidad no podrían atender la demanda del STMPF. Si bien el servicio de chárter puede proveerse mediante embarcaciones con mayor capacidad, no es un servicio regulado por la LNCM. Por ello, aun bajo el escenario de que las embarcaciones usadas para el Chárter/Ténder puedan utilizarse para prestar el STMPF, el prestador de servicios deberá tramitar los permisos correspondientes al STMPF, invertir en publicidad y otros costos asociados al STMPF. De esta forma, los prestadores del servicio de transporte de cruceristas tendrían que incurrir en gastos significativos para cubrir la demanda del STMPF, de manera eficiente, oportuna y en un periodo de tiempo razonable, de tal manera que pueda influir en los precios del STMPF. En ese sentido, el servicio Chárter/Ténder no es sustituto viable del STMPF.

*Sustitución del STMPF con el servicio de Turismo Náutico*

Por lo general, el servicio de Turismo Náutico utiliza embarcaciones de menor capacidad que las embarcaciones del STMPF y los permisos requeridos por el Turismo Náutico difieren de los permisos del STMPF. De esta forma, los prestadores del servicio de Turismo Náutico tendrían que incurrir en gastos significativos para cubrir la demanda del STMPF, de manera eficiente, oportuna y en un periodo de tiempo razonable, de tal manera que pueda influir en los precios del STMPF. En ese sentido, el servicio de Turismo Náutico no es sustituto viable del STMPF desde el punto de vista de la oferta.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Sustitución del STMPF con el servicio de transporte terrestre y aéreo

Dadas las necesidades del transporte terrestre, en el sentido de requerir vialidades terrestres que conecten la zona continental y las islas de la Región, las cuales no existen, es materialmente imposible para los prestadores del servicio de transporte terrestre entrar al mercado sin incurrir en los costos de un nuevo oferente, como lo son los costos asociados a la adquisición y/o arrendamiento de embarcaciones, tramitación de permisos y seguros, el pago de derechos por el uso de muelles o la construcción de los propios y la inversión en publicidad entre otros gastos.<sup>134</sup> Por lo tanto, el servicio de transporte terrestre no es sustituto del STMPF.

De manera similar, los prestadores del servicio de transporte aéreo tendrían que incurrir en los costos de un nuevo entrante, dado que las aeronaves no son aptas para el transporte marítimo. Por lo tanto, no existe sustitución por el lado de la oferta entre estos modos de transporte.

Conclusión

En la dimensión producto, el STMPF no cuenta con sustitutos. Lo anterior, dado que i) no existe infraestructura para el servicio de transporte terrestre ni para el servicio de transporte aéreo; ii) los servicios de transporte marítimo como el transbordador, chárter/ténder y turismo náutico atienden a usuarios con necesidades distintas a la de los usuarios de STMPF, y iii) otros prestadores de servicios de transporte marítimo requieren incurrir en costos significativos que no les permitiría cubrir la demanda del STMPF de manera eficiente, oportuna y en un periodo de tiempo razonable.

Por todo lo anterior, esta Comisión señala que el servicio relevante en el cual se analizará la Operación es el **STMPF**. Esta conclusión está en concordancia con las manifestaciones de los Notificantes en el sentido de que “[e]l mercado en el que se lleva a cabo la Operación es en el de *transporte marítimo de pasajeros en la modalidad de ferry* (...) [énfasis añadido]”.<sup>135</sup>

Asimismo, es consistente con la documental interna de los Compradores en la que se establece que [REDACTED] B En línea con ello, para determinar sus estrategias de precio, los Compradores [REDACTED] B [REDACTED]

<sup>134</sup> Estos costos serán analizados con mayor detenimiento en la siguiente consideración de derecho.

<sup>135</sup> Folio 01369.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**B**

<sup>136</sup> Folio 129 del Expedientillo (archivo electrónico)

**B**

<sup>137</sup> Folio 129 del Expedientillo (archivo electrónico)

**B**



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

En este tenor, agentes económicos como Jetway y Winjet también confirman que sólo enfrentan la presión competitiva de otros operadores de STMPF. Por su parte, Jetway menciona que su “(...) *único competidor es ULTRAMAR [las Sociedades Objeto] dentro del MR Puerto Juárez*”, siendo Ultramar un operador de STMPF.<sup>138</sup> Por su lado, Winjet reconoce como únicos dos competidores a Barcos Caribe y a Ultramar, ambos operadores de STMPF.<sup>139</sup>

La fracción II del artículo 58 de la LFCE, ordena considerar los siguientes elementos:

*“II. Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones;”*

La prestación del STMPF se realiza a través de los puertos y muelles de la Región, por lo que el análisis de los costos de distribución del bien mismo, de sus insumos relevantes y de sus sustitutos, así como las restricciones arancelarias no es aplicable.

La fracción III del citado artículo 58 de la LFCE establece lo siguiente:

*“III. Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados;”*

Para el análisis de la dimensión geográfica de los mercados objeto de estudio de la Operación, se deben considerar los costos y posibilidades que tienen los usuarios del STMPF de acudir a otros mercados. Para ello, a continuación, se exhiben los argumentos que los Notificantes señalaron con relación a la dimensión geográfica de los STMPF. Posteriormente, se presentará el análisis correspondiente para determinar el ámbito de geográfico de los mercados objeto de estudio de la Operación.

*Argumentos de los Notificantes*

Por lo que hace a la dimensión geográfica, los Notificantes retomaron la definición de los mercados relevantes definidos previamente por esta Comisión en la DC-001-2020, consistentes en el MR Cozumel, MR Puerto Juárez y el MR Zona Hotelera. Los principales argumentos que sustentan la definición de mercado prevista en la DC-001-2020 son los diferenciales en precios y la distancia lineal entre los diferentes muelles.

Por lo que hace al MR Cozumel y MR Puerto Juárez, inicialmente los Notificantes no presentaron objeción alguna ni señalaron modificaciones a la definición que realizó la Comisión en la DC-001-2020. Únicamente señalaron que los Compradores no tenían participación en ninguno de estos mercados<sup>140</sup> y, por lo tanto, argumentan que la Operación no modificaría las condiciones de competencia en dichos mercados. Al respecto, señalaron que “*el Pleno de la Comisión [señaló en*

<sup>138</sup> Folio 01076 del Expedientillo.

<sup>139</sup> Folio 02148 del Expedientillo.

<sup>140</sup> Situación que cambió a partir del primero de abril de dos mil veinticuatro, fecha que Xcaret inició operaciones en el MR Cozumel, como más adelante será acreditado por esta autoridad.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

la DC-001-2020] que '(...) el análisis de competencia deber ser realizado ruta por ruta pues los mercados en los STMP son totalmente independientes''.<sup>141</sup>

Con relación al MR Zona Hotelera, los Notificantes manifestaron que los Compradores **B**

» En segundo lugar, argumentaron que la definición del mercado debería ser modificada, con el argumento de que **B**

.<sup>142</sup> Es decir, proponen que el MR Zona Hotelera se segmente en tres mercados correspondientes a las siguientes rutas: i) Playa Tortugas – Isla Mujeres, ii) Playa Caracol – Isla Mujeres, y iii) El Embarcadero – Isla Mujeres.

Los Notificantes mencionaron que esta redefinición se fundamenta, desde la perspectiva geográfica, en los costos de traslado, la búsqueda de la conveniencia y el uso eficiente del tiempo, características que los Turistas toman en cuenta a la hora de elegir la ruta que tomarán para llegar a Isla Mujeres.

Así, señalaron que la distancia entre El Embarcadero y Playa Tortugas es de 3.8 km, lo cual se puede recorrer en un lapso de entre seis (6) y diez (10) minutos en automóvil. La distancia entre El Embarcadero y Playa Caracol es de siete (7) km, y se recorre entre diez (10) y dieciséis (16) minutos de trayecto en automóvil. A continuación, se muestran las imágenes que presentaron los Notificantes sobre esto.

Figura 8. Rutas entre muelles ubicados en la Zona Hotelera.



Fuente: Google Maps.

Asimismo, presentan información de tarifas preestablecidas para un sitio de taxis ubicado en El Embarcadero, donde los precios entre los muelles son los siguientes:

<sup>141</sup> Folio 05203.

<sup>142</sup> Folio 01371.



B

Fuente: Elaboración propia con información de los Notificantes.<sup>143</sup>

Sobre esto, los Notificantes mencionaron que:

B

<sup>144</sup>

Por lo anterior, los Notificantes señalan que, para efectos de la Operación, y considerando solo el STMPF,

B

<sup>145</sup>

### Hallazgos de la Comisión

En relación con la dimensión geográfica de los mercados relevantes, esta Comisión desvirtuará el argumento de los Notificantes referente a que cada ruta de la Zona Hotelera debe ser considerada como un mercado relevante en sí misma. En consecuencia, los mercados relevantes mantienen la misma definición señalada en la DC-001-2020.

En primer lugar, retomando la manifestación de los Notificantes con relación a la definición del mercado donde señalaron que “*el Pleno de la Comisión [señaló en la DC-001-2020] que ‘(...) el análisis de competencia deber ser realizado ruta por ruta pues los mercados en los STMP son totalmente independientes.’ (...) El único efecto de la operación a nivel ruta sería* B *esta Comisión aclara que la cita referenciada es imprecisa, sesgada y tendenciosa, pues en la resolución se usa la frase “ruta por ruta” para referirse a la “Ruta*

<sup>143</sup> Anexo 9. Página 6, folio 01351.

<sup>144</sup> Ídem.

<sup>145</sup> Ídem.

<sup>146</sup> Folio 05203.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Cozumel”,<sup>147</sup> “Ruta Zona Hotelera”<sup>148</sup> y “Ruta Puerto Juárez”<sup>149</sup> definidas en el glosario de la propia resolución.<sup>150</sup> En ese sentido, se realizó el análisis correspondiente para definir los mercados relevantes considerando las rutas ya mencionadas, y no muelle por muelle como pretenden los Notificantes.

Al margen de la aclaración anterior, esta Comisión encuentra que el principal argumento de los Notificantes para redefinir el MR Zona Hotelera y considerar un mercado ruta por ruta, es un argumento de minimización de costos por parte de los usuarios, tanto en tiempo como en dinero. Es decir, que los usuarios acudirán al muelle más cercano o al que menos costos implique arribar. En este sentido, esta Comisión considera que dicho argumento es reduccionista e incorrecto, ya que el argumento se basa en que los usuarios solo consideran el costo en tiempo y/o dinero, y no otros factores como la calidad, horarios de salida, publicidad, promociones y recomendaciones, entre otros.

Los propios Notificantes señalaron que los Turistas son los principales usuarios en el MR Zona Hotelera. De documental interna de los Notificantes se observa que [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED].<sup>151</sup> En este sentido, es claro que los usuarios de tour no toman una decisión sobre cómo viajar a Isla Mujeres, pues el medio de transporte y los muelles de embarque los determina precisamente el paquete turístico contratado. Es decir, estos usuarios no eligen el muelle de origen y/o destino de su viaje, considerando el muelle más cercano a su hospedaje o punto de partida, sino que se ajustan a las condiciones del paquete turístico contratado.

Los Turistas de la Zona Hotelera pueden trasladarse caminando, en autobuses colectivos o mediante el servicio de transporte terrestre que proporciona el hotel en el que se hospedan o bien en el transporte terrestre incluido en el paquete turístico que contrate.

Considerando lo anterior, esta Comisión realizó un análisis del comportamiento de los usuarios que utilizan el STMPF y que arriban a los muelles por medio del transporte privado de las plataformas electrónicas Didi y Uber México.<sup>152</sup> En primer lugar, se debe considerar que geográficamente

<sup>147</sup> Ruta con origen (y/o destino) en la isla de Cozumel, Quintana Roo y destino (y/u origen) en Playa del Carmen, Quintana Roo.

<sup>148</sup> El conjunto de rutas con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo y destino (y/u origen) en: (i) el muelle de El Caracol, (ii) en el muelle de Playa Tortugas y (iii) en el muelle de El Embarcadero todos en Cancún, Quintana Roo.

<sup>149</sup> Ruta con origen (y/o de tino) en Isla Mujeres Quintana Roo y destino (y/u origen) en las terminales marítimas y/o muelle de Puerto Juárez o Gran Puerto, ambas ubicadas en Cancún, Quintana Roo.

<sup>150</sup> Página 5 de la DC-001-2020.

<sup>151</sup> Página 2, Anexo 18, folio 02389.

<sup>152</sup> El insumo para dicho análisis de comportamiento de usuarios se constituyó por un registro de traslados terrestres de pasajeros con origen o destino en cada uno de los muelles objeto de análisis. Se realizó el procesamiento de los datos consistente en: i) considerar únicamente registros de viajes con hora de inicio de entre las 6:00 horas y las 00:00 horas, debido a que los viajes registrados fuera de estos horarios no corresponden a la franja horaria donde se ofertan viajes en los muelles de estudio; y ii) eliminar los registros de viajes considerados *outliers* dada la distancia recorrida;

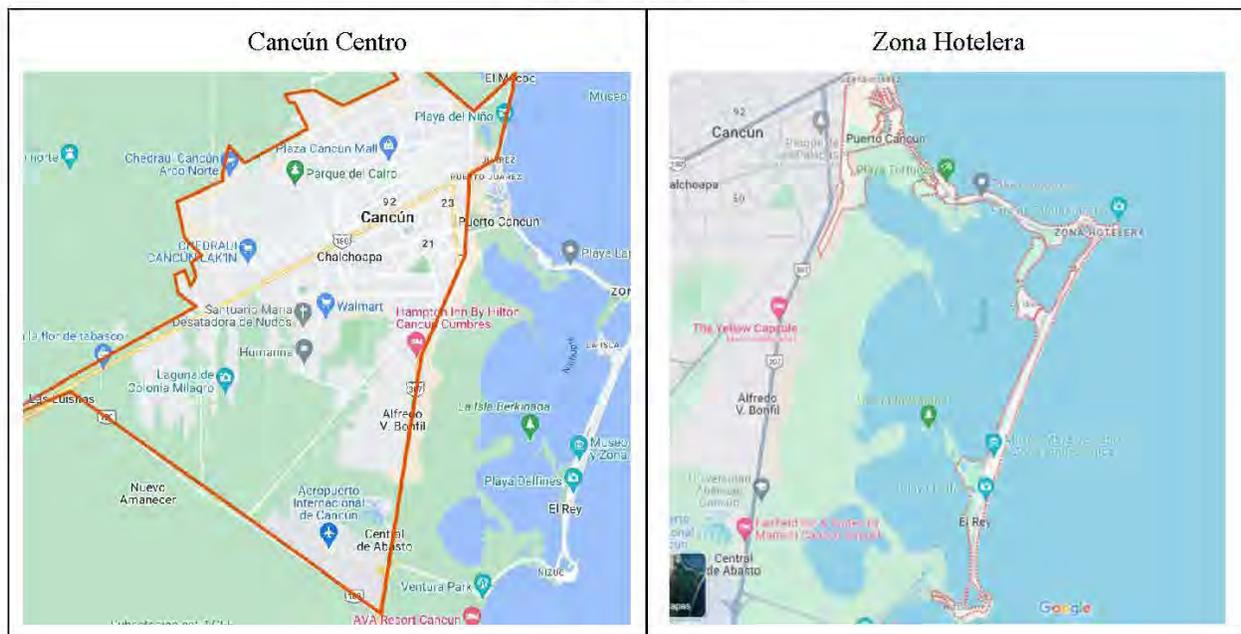


COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Cancún puede dividirse en dos zonas bien delimitadas, la Zona Hotelera<sup>153</sup> y Cancún Centro.<sup>154</sup> Esto se ilustra en la siguiente figura:

Figura 9. Zonas Cancún.



Fuente: Google Maps.

La Zona Hotelera se caracteriza porque en ella se ubican la mayoría de los hoteles de la región y por su proximidad a las costas de Cancún. En Cancún Centro, la mayoría de los inmuebles son casas o departamentos que pueden rentar los Turistas de forma temporal. Los Turistas viajan desde ambas regiones para arribar a los tres muelles de la Zona Hotelera.

Para el análisis del comportamiento de los usuarios, se consideró al Embarcadero como el muelle pivotal y se cuantificó el porcentaje de usuarios que arribaron a este muelle provenientes de Cancún Centro y de la Zona Hotelera. El resultado fue que el 59.8% (cincuenta y nueve punto ocho por ciento) de los usuarios provienen de Cancún Centro, mientras que el 40.2% (cuarenta punto dos por ciento) provienen de la propia Zona Hotelera. Este hallazgo, es un primer indicio de que los usuarios que arriban al Embarcadero provienen de diversos puntos tanto de Cancún Centro como de la Zona Hotelera.

es decir, se eliminaron viajes con kilometraje mayor a 30, dado que la distancia entre la ciudad de Cancún y los puertos del MR Puerto Juárez y el MR Zona Hotelera es por mucho 30 km.

<sup>153</sup> Si bien la Zona Hotelera es parte del territorio de Cancún, localmente son áreas bien conocidas y diferenciadas.

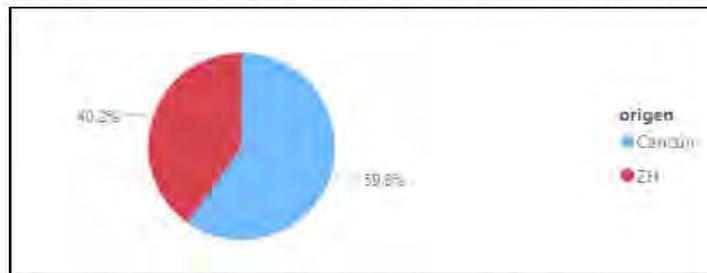
<sup>154</sup> Esta definición será usada para referirnos a la parte geográfica de Cancún que no corresponde a la Zona Hotelera, y no se restringe únicamente al centro geográfico de Cancún.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Figura 10. Distribución de origen de viajes con destino El Embarcadero.



Fuente: Elaboración propia con información del Expediente.<sup>155</sup>

En un segundo nivel de análisis, esta Comisión analizó, bajo una perspectiva *a la Hotelling*,<sup>156</sup> el comportamiento de los usuarios del STMPF. Para ello, se localizó la ubicación aproximada de un usuario que sería indiferente entre acudir a El Embarcadero o a Playa Tortugas, es decir, aquel que se ubica a la misma distancia del primer muelle y del segundo. De acuerdo con *Google Maps* la distancia entre El Embarcadero y Playa Tortugas es de dos punto tres (2.3) km.<sup>157</sup> Por lo que la ubicación (Punto X) del usuario indiferente sería aquella que es equidistante de ambos muelles, es decir que se ubica a uno punto quince (1.15) km de cada uno de ellos.<sup>158</sup> La siguiente figura ilustra su ubicación.

<sup>155</sup> Información proporcionada por Didi y Uber México.

<sup>156</sup> El modelo de *Hotelling* es un modelo que simplifica la interacción entre dos empresas que tienen que elegir su ubicación teniendo en cuenta la distribución y costos de transporte de los consumidores. La idea detrás de este modelo es una ciudad lineal; por ejemplo, el segmento entre un punto A y un punto B, donde las empresas solo se diferencian por su ubicación y los consumidores buscan minimizar su costo de traslado. El consumidor indiferente será aquel cuya distancia sea igual respecto de ambos agentes económicos. Para más información consultar: <https://policonomics.com/es/ciudad-lineal-hotelling/>

<sup>157</sup> Esta distancia difiere de la señalada por los Notificantes debido a que los Notificantes reportaron la distancia en automóvil, la cual incluye tener que ir hasta el retorno más próximo. Además, esta distancia varía dependiendo de la dirección en que se vaya. Por ejemplo, de El Embarcadero a Playa Tortugas la distancia es de tres punto ocho (3.8) km. Mientras que, en el sentido contrario es de dos punto tres (2.3) km. La distancia más directa es de dos punto tres (2.3) km.

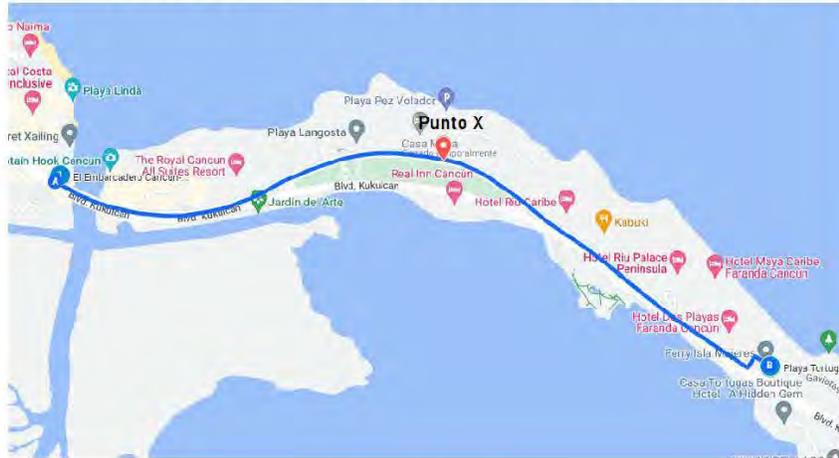
<sup>158</sup> Asumiendo que ambos servicios son similares, y la única decisión que toma el usuario es la de minimizar los costos. Este es el argumento de los Notificantes.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

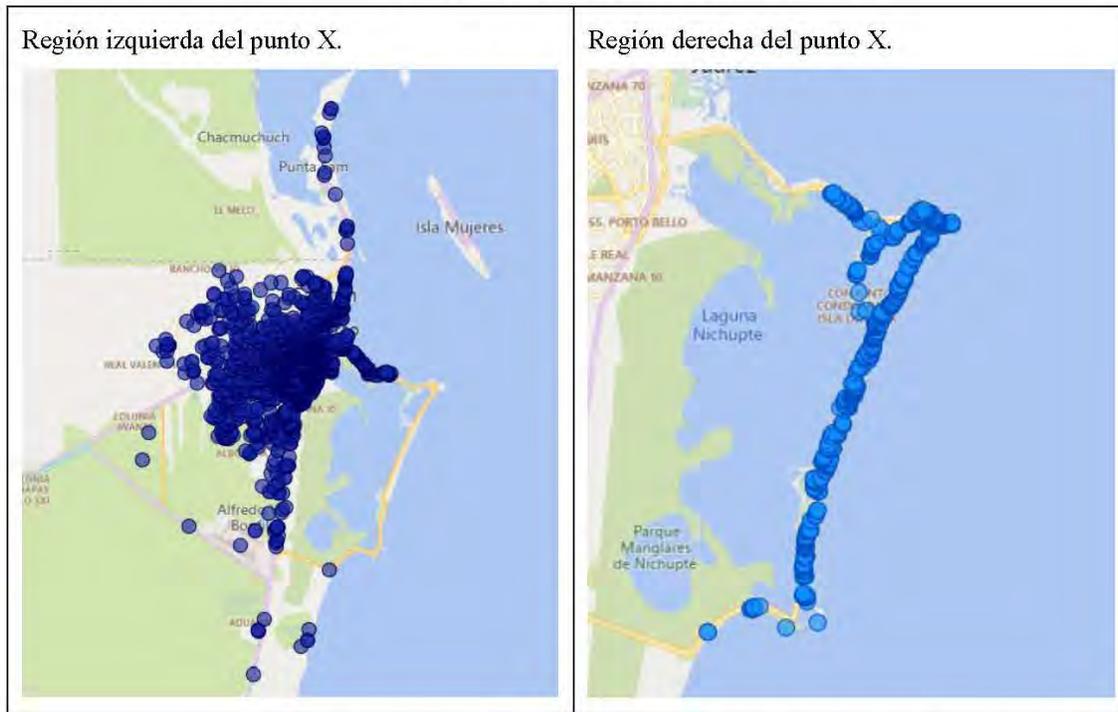
Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Figura 11. Punto medio entre el Embarcadero y Playa Tortugas.



Fuente: Google Maps

Figura 12. Regiones divididas por el Punto X.



Fuente: Elaboración propia con información del Expediente.<sup>159</sup>

De acuerdo con la lógica de los Notificantes, los usuarios que se encuentran a la izquierda del Punto X preferirían abordar el ferry en el muelle de El Embarcadero y los usuarios a la derecha del Punto X preferirían abordar el ferry en el muelle de Playa Tortugas, ya que el costo en tiempo y/o dinero

<sup>159</sup> Folios 907 y 913 del Expedientillo.

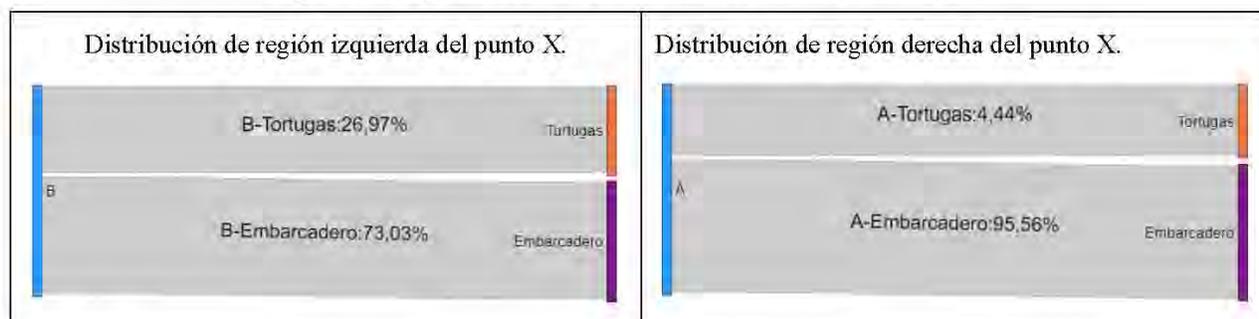


COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

de desplazarse al otro muelle sería mayor que el de acudir al muelle más cercano. Sin embargo, esta Comisión encontró que del 100% (cien por ciento) de los usuarios cuyo origen es la región izquierda del Punto X, el 73.03% (setenta y tres punto cero tres por ciento) acude al muelle de El Embarcadero y el 26.97% (veintiséis punto noventa y siete) arriba al muelle de Playa Tortugas. Por otro lado, del 100% (cien por ciento) de usuarios cuyo origen es la zona derecha del Punto X, el 95.56% (noventa y cinco punto cincuenta y seis por ciento) acude al muelle de El Embarcadero y el 4.44% (cuatro punto cuarenta y cuatro por ciento) arriba al muelle de Playa Tortugas. Lo anterior muestra la movilidad que existe de los usuarios en esta área.

Figura 13. Diagrama de Sankey de la distribución de los usuarios.<sup>160</sup>



Los resultados anteriores demuestran que la suposición de que los usuarios solo buscan minimizar los costos de traslado es imprecisa. Asimismo, se puede concluir que dada la afluencia de usuarios que acuden a los muelles de El Embarcadero y Playa Tortugas, ambos muelles pertenecen al mismo mercado relevante. Como se observó en los datos, los usuarios de Cancún Centro y Zona Hotelera acuden a ambos muelles.

Lo anterior es consistente con la documental interna que se muestra en la Figura 3, **B** quienes operan desde los muelles de Playa Tortugas y Playa Caracol en la Zona Hotelera.

Por lo anterior, esta Comisión ratifica que las rutas de los tres (3) muelles de Zona Hotelera pertenecen al mismo mercado relevante.

Adicionalmente, esta Comisión evaluó nuevamente si la ruta con origen en Puerto Juárez pertenece a un mercado relevante diferente del MR Zona Hotelera. Esto debido a que derivado de la resolución DC-001-2020, se implementó una regulación de precios que derivó en variaciones en algunas condiciones del STMPF. Para ello, esta Comisión retoma los elementos de análisis de la definición de los mercados relevantes de la DC-001-2020.

En la resolución de la DC-001-2020 se identificó un diferencial de precios importante entre los precios ofertados en las rutas del MR Puerto Juárez y el MR Zona Hotelera. Así, se analizó si los

<sup>160</sup> Folios 907 y 913 del Expedientillo.



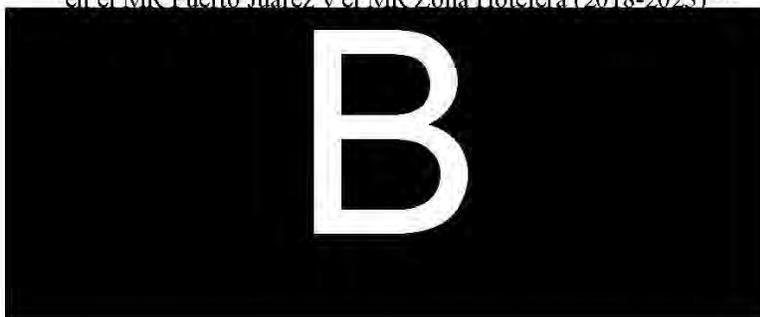
COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

usuarios del STMPF estaban dispuestos a absorber los costos de traslado, tanto monetarios como no monetarios, en busca del beneficio de capturar los diferenciales de precios que había entre tales rutas, dado que en ese momento era más caro viajar desde las rutas del MR Zona Hotelera. Se concluyó que, dados los costos de traslado, los usuarios no eran indiferentes entre las rutas del MR Puerto Juárez y el MR Zona Hotelera, por lo que formaban parte de mercados geográficos separados. Actualmente ese diferencial de precios es inexistente, lo cual refuerza la dificultad de los usuarios para absorber los costos de traslado.

En el momento del análisis de la DC-001-2020, también se consideró que los horarios de servicio entre los muelles analizados diferían sustancialmente. Sin embargo, desde la entrada de los Compradores al MR Zona Hotelera se ha ampliado el número de salidas, es decir, esta diferencia hoy en día no es determinante para que cambien las posibilidades de sustitución de los usuarios, como se explicará a continuación. Como se muestra en la siguiente tabla, las tarifas efectivamente cobradas por los Vendedores previo a la regulación de dos mil veintidós mostraban un diferencial de precios importante, el cual actualmente no se visualiza, e incluso en dos mil veintidós las tarifas de ambos mercados prácticamente se igualaron.

Tabla 7. Tarifas efectivamente cobradas por los Vendedores en el MR Puerto Juárez y el MR Zona Hotelera (2018-2023) <sup>161</sup>



En cuanto a la oferta de horarios, si bien en el MR Puerto Juárez no ha habido cambios relevantes, en el MR Zona Hotelera la oferta de horarios de la ruta entre el Muelle Embarcadero y el Muelle de Isla Mujeres, ahora ofertado por los Compradores, incrementó a diez (10) salidas de cada muelle, es decir, veinte (20) viajes por día, siendo que anteriormente los Vendedores únicamente ofertaban **B** por día en la misma ruta. Esto deja ver que ha habido cambios en los MR Puerto Juárez y MR Zona Hotelera en las condiciones previas a la emisión de la regulación y en la actualidad, que resultan en el fortalecimiento de las conclusiones descritas a continuación.

Sobre la posibilidad de traslado terrestre, se identifica que, por ejemplo, si un usuario de STMPF se encuentra cerca de alguno de los tres (3) muelles del MR Zona Hotelera, y desea realizar su traslado a Isla Mujeres desde el muelle Puerto Juárez, debe estar dispuesto a trasladarse y asumir los costos que esto implica. La siguiente tabla resume la distancia y los costos aproximados, tanto

<sup>161</sup> Las tarifas señaladas corresponden a la categoría **B** Folio 02400.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

monetarios como no monetarios, en los que incurriría un turista. Las estimaciones se muestran respecto del servicio de taxi privado, considerando que los turistas valoran factores como el tiempo y la comodidad.

Tabla 8. Costos de traslado terrestre de pasajeros de la Zona Hotelera al Muelle Puerto Juárez, en taxi privado.

Origen	Destino	Distancia	Costo	Tiempo
Muelle Playa Caracol	Muelle Puerto Juárez	14.2 km	B	20-35 min
Muelle Embarcadero		7.9 km		20 min
Muelle Playa Tortugas		10.2 km		20-25 min

En este sentido, al evaluar las condiciones actuales del STMPF, en el que ya no existe un diferencial de precios entre el MR de Zona Hotelera y MR de Puerto Juárez y la cantidad de horarios de salidas en MR Zona Hotelera aumentó, se concluye que la definición de los mercados relevantes de la DC-001-2020 sigue siendo vigente.

Las principales razones para llegar a esta conclusión son: i) la distancia que hay entre los muelles de Zona Hotelera y los muelles de Puerto Juárez, que puede ser de hasta catorce punto dos (14.2) km, implica un traslado de entre veinte (20) y treinta y cinco (35) minutos; ii) no existe transporte colectivo directo entre ambas zonas, se requiere el uso de al menos dos (2) medios de transporte colectivo; y iii) el costo de un taxi privado puede ser de hasta B <sup>162</sup> y hasta de \$600 (seiscientos pesos 00/100 M.N.) en servicio no regulado.

Por ello, aun cuando hubo variaciones en la oferta en el STMPF en el MR Zona Hotelera y MR Puerto Juárez, estas no conllevan a un cambio en las posibilidades de sustitución de los usuarios. Sin el diferencial de precios entre ambos mercados relevantes, los usuarios tendrían una menor disposición a absorber los costos de traslado, tanto monetarios como no monetarios. En conclusión, los MR Zona Hotelera y MR Puerto Juárez se consideran como dos mercados geográficos relevantes separados.

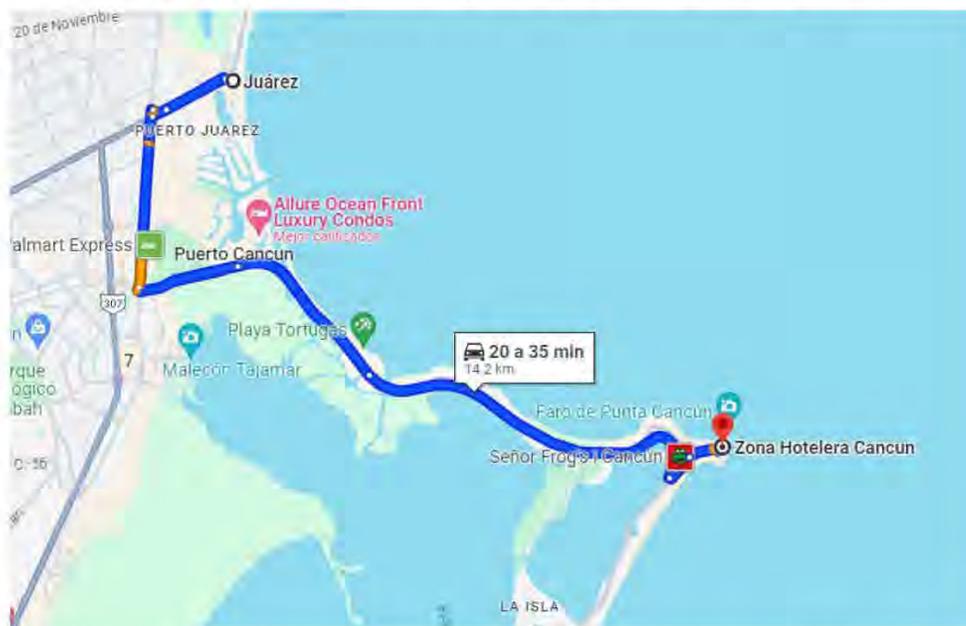
<sup>162</sup> Folio 05209.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Figura 14. Distancia entre MR Puerto Juárez y MR Zona Hotelera.



Similarmente, esta Comisión ratifica la definición del MR Cozumel realizada en la DC-001-2020, ya que no existen rutas de STMPF próximas a Playa del Carmen. Las más cercanas son las ubicadas en la Zona Hotelera de Cancún, que se encuentran aproximadamente a setenta y cinco (75) km de distancia.

La fracción IV del artículo 58 de la LFCE se considera lo siguiente:

*“IV. Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos; y”*

No se identifica la existencia de restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos.

La fracción V del artículo 58 de la LFCE, en correlación con el artículo 5 de las DRLFCE, instruye que:

*“ARTÍCULO 5. Para la determinación del mercado relevante en términos de la fracción V del artículo 58 de la Ley, se deben analizar las circunstancias particulares del caso, identificar los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente. Asimismo, se debe delimitar el área geográfica en la que se ofrecen o demandan dichos bienes o servicios, y si en la misma existe la opción de acudir indistintamente a los proveedores o clientes sin incurrir en costos significativos”.*

No se identifican circunstancias particulares que no se hayan analizado previamente.





COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

**B**

En la presente consideración de Derecho se abordan los argumentos de los Notificantes con relación a las condiciones de competencia de los mercados relevantes de la Operación. Se concluirá que la Operación podría revertir los pocos esfuerzos de los agentes de económicos por competir, derivados de la entrada de los Compradores en el MR Zona Hotelera y el MR Cozumel, lo cual dañaría aún más las condiciones actuales del mercado.

Al respecto, la fracción I del artículo 59 de la LFCE señala lo siguiente:

*“Artículo 59. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras Leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse los siguientes elementos:*

*I. Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.*

*Para determinar la participación de mercado, la Comisión podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente;”*

Asimismo, el artículo 13 de las DRLFCE instruye la aplicación de índices para determinar el grado de concentración que exista en el mercado relevante, así como los Criterios Técnicos IHH.

Participaciones de mercado e índice de concentración

**MR Zona Hotelera**

Las participaciones de mercado de los Notificantes en 2023, en términos de pasajeros, en el MR Zona Hotelera se muestran en la siguiente tabla.

166

**B**

<sup>164</sup> Folio 05206.

<sup>165</sup> Folio 05206.

<sup>166</sup> Elaboración propia con datos del Expediente. Folios 05672 a 05674.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

En el MR Zona Hotelera, existen únicamente dos (2) oferentes, las Sociedades Objeto y los Compradores, estos últimos entraron al mercado en diciembre de dos mil veintiuno. Durante el dos mil veintitres, los Compradores tuvieron una participación de mercado de [REDACTED] B [REDACTED] mientras que las Sociedades Objeto tuvieron una participación de [REDACTED] B [REDACTED]. En este sentido, de llevarse a cabo la Operación el IHH pasaría de [REDACTED] B [REDACTED] puntos a diez mil (10,000) puntos, por lo que los índices de concentración no cumplen con los criterios de esta Comisión para considerar que la Operación no presenta riesgos en el mercado. De estos datos, se observa que la operación crearía un monopolio en el MR Zona Hotelera.

***MR Cozumel***

Las participaciones de mercado de los Notificantes en 2023 y 2024, en términos de pasajeros, en el MR Cozumel se muestran en las siguientes tablas.

Tabla 10. Participaciones para el MR Cozumel, 2023.<sup>167</sup>

B
---

Tabla 11. Participaciones de mercado MR Cozumel, enero – mayo 2024.<sup>169</sup>

B
---

En el MR Cozumel, durante el dos mil veintitres operaban dos (2) prestadores de STMPF, las Sociedades Objeto y Winjet. Las Sociedades Objeto tuvieron una participación de mercado de [REDACTED] B [REDACTED] mientras que Winjet de [REDACTED] B [REDACTED]. En ese año el IHH del mercado fue de [REDACTED] B [REDACTED].

La Tabla 11 muestra las participaciones de mercado mensuales para el período de enero a mayo de dos mil veinticuatro. Con la entrada de los Compradores al mercado en abril de dos mil veinticuatro, el número de prestadores de STMPF pasó de dos (2) a tres (3). De la misma tabla se

<sup>167</sup> Elaboración propia con datos del Expediente. Folio 05675.

<sup>168</sup> Los Notificantes únicamente proporcionaron el número de pasajeros que ellos mismos atendieron. Para calcular las participaciones de mercado se utilizó la información pública de la APIQROO referente al número total de pasajeros. Como es sabido, el otro participante del mercado es Winjet, por lo que se le asignó el resto de la participación. Información disponible en: <https://servicios.apiqroo.com/mx/estadistica/>

<sup>169</sup> Elaboración propia con datos del Expediente. Folio 05675.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

observa que en el primer mes los Compradores tuvieron una participación del [REDACTED] B [REDACTED] misma que aumento a un [REDACTED] B [REDACTED] en su segundo mes de operaciones. Destaca que en solo dos (2) meses de operación, [REDACTED] B [REDACTED]

Con la entrada de los Compradores al mercado, el IHH del mercado pasó de [REDACTED] B [REDACTED] puntos a [REDACTED] B [REDACTED] puntos. De llevarse a cabo la operación, el IHH incrementaría hasta [REDACTED] B [REDACTED] puntos lo cual resulta en un mercado aún más concentrado que previo a la Operación. Adicionalmente, se crearía un agente económico con el [REDACTED] B [REDACTED] de participación de mercado.

De llevarse a cabo la Operación se **eliminaría un competidor**, lo cual reduciría las posibilidades de elección de los usuarios y eliminaría los incentivos a mejorar en la calidad del servicio. Además de que la entrada de los Compradores modificó la dinámica competitiva del mercado. Muestra de ello es que la oferta de los Compradores incluye tarifas por debajo de las ofertadas actualmente y la prestación del servicio en embarcaciones modernas, por lo cual juegan un rol de agente disruptivo en el MR Cozumel. La Operación eliminaría la presión competitiva que generó la entrada de los Compradores a los incumbentes, lo cual sería perjudicial para los usuarios del STMPF en el MR Cozumel.

Capacidad de fijar precios

Argumentos de los Notificantes

Los Notificantes señalaron que como resultado de las conclusiones de la DC-001-2020, el dieciocho de marzo de dos mil veintidós la SEMAR publicó las Bases, cuyo artículo 1 prevé que la prestación del STMPF en la zona norte de Quintana Roo se encuentre sujeto a un régimen de regulación que permita a los prestadores del servicio obtener [REDACTED] B [REDACTED]

B

Los Notificantes manifestaron que los mercados objeto de estudio operan con base en las tarifas máximas por pasajero que autorizó la SEMAR y que entraron en vigor el diecinueve de mayo de dos mil veintidós. Por lo tanto, argumentan que [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] <sup>172</sup> Por esta razón, los Notificantes consideran que los activos que serán

<sup>170</sup> Folio 01369.

<sup>171</sup> Folio 01370.

<sup>172</sup> Ídem.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

adquiridos con motivo de la Operación para prestar el STMPF se dan en un contexto de regulación tarifaria.<sup>173</sup>

Los Notificantes agregaron que

B

B

Finalmente, citan el artículo 39 de las Bases, haciendo énfasis en que “[d]e este esquema normativo se observa que el objetivo de la regulación era precisamente crear condiciones de competencia efectiva y eventualmente liberar el mercado. Esto implica que el apego de esta normativa a una teoría económica bajo la cual, el establecimiento de tarifas máximas genera reacomodo natural del mercado en donde eventualmente se corregirían las condiciones de ausencia de competencia efectiva”. En resumen, los Notificantes señalan que no es posible el aumento de precios bajo un esquema normativo como el derivado de la regulación de la DC-001-2020 y establecida mediante las Bases.

#### *Hallazgos de la Comisión*

Para analizar los argumentos de los Notificantes con respecto a la regulación tarifaria que aplica al STMPF dentro de los mercados relevantes de la Operación, en primer lugar, se describirá a mayor detalle las Bases y, en segundo lugar, se mostrará que la regulación no previene el aumento en las tarifas que enfrentan los usuarios del STMPF.

La SEMAR, a través de la CGPMM, señaló que el procedimiento de emisión de las Bases de regulación tarifaria se realizó de conformidad con el artículo 140 de la LNCM en la que se señala que la SEMAR estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de transporte marítimo de pasajeros cuando en opinión de la Comisión no existan condiciones de competencia económica efectiva; y del artículo 35, fracción X, del Decreto. Por ello, la DGMM tiene la atribución expresa de: “establecer las bases de regulación tarifaria en la prestación de los servicios marítimos en el territorio nacional coma ha incluido los de navegación costera y en aguas interiores, o cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva”.<sup>177</sup> En este sentido, las Bases, en sus artículos cuarto, quinto y sexto, señalan:

<sup>173</sup> Ídem.

<sup>174</sup> Folio 05204.

<sup>175</sup> Folio 05205.

<sup>176</sup> Folio 05205.

<sup>177</sup> Folios 01449 y 01450 del Expedientillo.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

“**Artículo 4.-** El **Permisionario deberá presentar la propuesta de Tarifa Máxima por Pasajero**, considerando el número de embarcaciones con permiso para la prestación del servicio de transporte de pasajeros vigente, cada una de las rutas que tenga autorizadas y los Grupos tarifarios señalados en estas Bases.

Las propuestas presentadas por los permisionarios deberán considerar como mínimo los siguientes Grupos Tarifarios:

<b>GRUPO TARIFARIO</b>	<b>Subgrupo</b>
Local Insular	Adulto
	Menor
Local Peninsular	Adulto
	Menor
Público General/Turista	Adulto
	Menor
Pasaje Adulto Mayor	-
Persona con discapacidad	-

La propuesta de **Tarifa Máxima por Pasajero** deberá ser presentada sin considerar el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y sin la Tarifa de Uso Portuario, mismos que serán aplicados en el momento de la compra del boleto por el pasajero.

**Procedimiento para la autorización de la Tarifa Máxima por Pasajero**

**Artículo 5.-** El **Requerimiento de Ingresos**<sup>[178]</sup> anual constituirá la base cuantitativa que utilizará la DGMM para revisar el cálculo de la propuesta de la **Tarifa Máxima por Pasajero** presentada por los Permisarios.

**Artículo 6.-** La DGMM realizará un análisis de las propuestas de **Tarifa Máxima por Pasajero** presentadas por los Permisarios, considerando en su análisis como mínimo los siguientes conceptos:

**I. Costos Operativos y Administrativos**

- a) Gastos de Administración,
- b) Servicios personales y prestaciones sociales del personal a bordo y en tierra.
- c) Servicios generales, materiales y suministros.
- d) Mantenimiento mayor y menor de las embarcaciones e infraestructura.
- e) Seguros y fianzas.

<sup>178</sup> Según las Bases, el requerimiento de ingresos consiste en la proyección de los ingresos necesarios para cubrir los Costos operativos y administrativos aplicables al servicio de transporte marítimo de pasajeros, los impuestos y la depreciación, obteniendo una rentabilidad adecuada.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

- f) *Uso de la Infraestructura y servicios portuarios.*
- g) *Pago anual del permiso otorgado por la UNICAPAM.*
- h) *Participación de los Trabajadores en el Reparto de Utilidades (PTU), en su caso.*

**II. Costos del capital**

- a) *Rentabilidad adecuada*
- b) *Depreciación de inversiones*
- c) *Endeudamiento y financiamiento*

**III. Tráfico**

- a) *Cantidad de viajes diarios*
- b) *Cantidad anual de pasajeros transportados por Grupo tarifario.*
- c) *Distancia recorrida por viaje en Millas Náuticas. (...)" [énfasis añadido]*

La SEMAR señaló que en las Bases para el establecimiento de regulación tarifaria para la prestación del STMPF en la zona norte de Quintana Roo, se requiere que el permisionario entregue la propuesta de tarifas máximas y la información del cálculo de la Tarifa Máxima por Pasajero. De esta manera, la autoridad no está estableciendo una metodología para fijar las tarifas máximas, sino que, su actividad se limita a la revisión de las cifras de costos administrativos, operativos, de capital y de la tasa de rentabilidad presentada por los permisionarios.

Del mismo modo, cada permisionario entregará su propuesta de tasa de rentabilidad utilizada en el modelo de costos sin especificarse una metodología de cálculo o algún valor de referencia.<sup>179</sup> Para el análisis de las propuestas tarifarias, la DGMM [REDACTED] B

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]<sup>180</sup>

Asimismo, la SEMAR indicó [REDACTED] B  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED] B [REDACTED]

<sup>179</sup> Folio 01348 del Expedientillo.

<sup>180</sup> Ídem

[REDACTED] B [REDACTED]



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

# B

Adicionalmente, las Bases no incluyen un mecanismo de verificación de los costos e información requerida para la validación de las tarifas propuestas, su veracidad se basa en la buena fe de los permisionarios. Los costos asociados al STMPF proviene de la información recabada y proporcionada por los propios permisionarios. La SEMAR no cuenta con mecanismos de verificación de la veracidad y/o exactitud de la información proporcionada. Lo anterior, debido a que no existe un mecanismo de verificación de los costos que le permitan al regulador conocer los costos reales del mercado.

La regulación actual no previene el aumento de las tarifas a pesar de existir límites máximos. Esto es así ya que los límites máximos están íntimamente ligadas a los costos, lo que implica que, a mayores costos presentados por los permisionarios, mayores tarifas.<sup>184</sup> En sentido, los permisionarios tienen los incentivos a reportar costos más altos a la autoridad reguladora para obtener tarifas máximas más altas y tener un margen para poder establecer tarifas efectivas más altas. Del mismo modo, se identifica la dificultad de la autoridad para poder verificar dichos costos.<sup>185</sup>

Adicionalmente, la regulación permite el aumento de las tarifas, pues considera la posibilidad de incrementarlas anualmente a solicitud de los permisionarios, por lo que, en caso de obtener ahorros en costos durante un año determinado, no necesariamente esta reducción sería notificada y/o solicitada a la autoridad para modificar las tarifas máximas. Más aún, el potencial monopolista que se generaría con la Operación en el MR Zona Hotelera podría establecer precios más altos sin verse limitado por la regulación, pues, **B**, el monopolista podría reportar costos artificialmente mayores u operar de manera ineficiente para establecer una tarifa más alta.

Asimismo, la propia regulación, al funcionar sobre la base de costos de cada permisionario, desincentiva la eficiencia en los mercados y propicia que los permisionarios aumenten y reporten costos mayores para justificar aumentos de precios. Lo que sí puede limitar un incremento en precios y mejorar la calidad del servicio en los mercados relevantes es la presión competitiva, aunque limitada por las características del mercado ya evaluadas en la DC-001-2020.

<sup>183</sup> [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/748091/OFICIO\\_234\\_25\\_JULIO\\_2022\\_act\\_TSD.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/748091/OFICIO_234_25_JULIO_2022_act_TSD.pdf)

<sup>184</sup> Para más información consultar Viscusi, W. K., Harrington Jr, J. E., & Sappington, D. E. (2018). *Economics of regulation and antitrust*. MIT press. Capítulo 13.

<sup>185</sup> Viscusi, W. K., Harrington Jr, J. E., & Sappington, D. E. (2018). *Economics of regulation and antitrust*. MIT press fourth edition. Capítulo 7 y Capítulo 10.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

Por lo anterior, se considera que la regulación actual no previene que el agente resultante de la Operación pueda aumentar los precios de forma estratégica. Aunado a ello, las Bases no impiden que se afecten los mercados en variables distintas al precio como se expone a continuación.

Capacidad de restringir oferta

*Argumentos de los Notificantes*

Los Notificantes señalaron que el

B

*Hallazgos de la Comisión*

El STMPF es un servicio regulado por lo que requiere de un permiso emitido por la SEMAR para su operación. Los permisos pueden revocarse o terminarse conforme a la LNCM, según se establece en su artículo 43, párrafo segundo. En relación con la terminación o revocación del permiso, el artículo 33 de la Ley de Puertos señala que son causa de revocación del permiso:

“(…)

*I. No cumplir con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos y plazos establecidos en ellos;*

*II. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o permisos, durante un lapso mayor de seis meses;*

*III. Interrumpir la operación o servicios al público, total o parcialmente, sin causa justificada;*

(…) [énfasis añadido]”.

Al respecto, el objeto del permiso para prestar el STMPF señala que el servicio se deberá prestar de forma permanente, continua y regular. Conforme al artículo 33 de la Ley de Puertos, solo sería causa de revocación el no ejercer los derechos conferidos por un lapso mayor a seis meses. Por ello, bajo el escenario de que un permisionario dejara de prestar el servicio de forma permanente, continua y regular, el permiso no sería revocado sino hasta que transcurra el lapso de seis meses señalado en el artículo citado.

Adminiculado con el hecho anterior, esta Comisión observa que actualmente en el MR Zona Hotelera solo operan las partes involucradas en la Operación, por lo que, de llevarse a cabo ésta, el único prestador de servicio serían los Compradores. Si dicho prestador dejara de alguna forma de prestar el STMPF de forma permanente, continua y regular, no serían revocados sus permisos sino hasta después de seis meses. Esto afectaría la oferta de servicio para los usuarios y sin que ningún

<sup>186</sup> Folio 05205.

<sup>187</sup> Ídem.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

otro permisionario pudiera suplir la oferta, debido principalmente a que no existiría actualmente otro prestador del STMPF en la ruta de la Zona Hotelera.

Adicionalmente, los permisos de prestación del STMPF contienen una cláusula que establece la obligación de los permisionarios de notificar sus horarios e itinerarios. Al respecto, la SEMAR señaló que [REDACTED] B

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED] 188

Con relación a la determinación de los horarios, El Dorado señaló que

B

[REDACTED] B

Por su parte, Petronaves manifestó que

B

[REDACTED] B

Finalmente, Naviera manifestó que

B

[REDACTED] B

<sup>188</sup> Folio 01348 del Expedientillo.

<sup>189</sup> Folio 01631 del Expedientillo.

<sup>190</sup> Folio 2008 Bis 10 del Expedientillo.

<sup>191</sup> Folio 01673 del Expedientillo.

<sup>192</sup> Ídem.

<sup>193</sup> Folio 02103 del Expedientillo.

<sup>194</sup> Ídem.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

[REDACTED] B [REDACTED] [énfasis añadido]<sup>195</sup>

De dichas manifestaciones, se concluye que los permisionarios tienen la capacidad de modular su oferta, incluso en el escenario de que no suspendan el servicio de forma permanente, ya que no se les retira el permiso de manera inmediata y podrían retener capacidad dada la elección de salidas y embarcaciones usadas en las diferentes rutas. Es decir, son los propios permisionarios los que deciden el número de viajes que ofertan y los horarios de los mismos. En ese sentido, de la información que comprende el Expediente, no se identificó la existencia de una regulación relacionada con el número de viajes desde las terminales de la APIQROO. De hecho, de acuerdo con lo señalado por Winjet [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] ejemplo de lo anterior, a continuación, se muestra una tabla con los horarios y viajes ofertados en cada una de las rutas del MR Zona Hotelera.

<sup>195</sup> Ídem.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Tabla 12. Horarios de viajes en las rutas del MR Zona Hotelera.<sup>196</sup>

Horario	Embarcadero	Tortugas	Caracol
09:00			
09:30			
10:00			
10:30			
11:00			
11:30			
11:45			
12:00			
12:30			
13:00			
13:15			
13:30			
14:00			
14:15			
14:30			
15:00			
15:15			
15:30			
16:00			
16:30			
17:00			
17:15			
17:30			
17:45			
18:00			
18:30			
19:00			
Total	10	9	7

De la tabla anterior, se observa que mientras los Compradores (muelle Embarcadero) ofrecen diez (10) viajes al día, las Sociedades Objeto solo ofrecen siete (7) viajes desde el muelle de Playa Tortugas. Asimismo, se observa que mientras los Compradores inician operaciones de las 9:00 hrs. a las 19:00 hrs., las Sociedades Objeto inician operaciones a las 09:15 hrs. y concluyen a las 18:15 hrs., en el muelle el Caracol. Lo anterior, muestra que son las navieras quienes determinan, de acuerdo con las necesidades de su negocio, el número de viajes y los horarios de los mismos.

Una situación similar ocurre en el MR Cozumel donde los permisionarios se han intercalado los horarios para mantener participaciones de mercado similares. Esto evidencia que incluso en el marco de la regulación, los permisionarios tienen la capacidad de elegir libremente los horarios y número de viajes ofertados. Más aun, los permisionarios pueden libremente elegir la capacidad de la embarcación de cada viaje, con lo que una ruta puede ofrecer más o menos posiciones, de acuerdo con las necesidades de los permisionarios.

<sup>196</sup> Elaboración propia con información de las páginas de internet de Ultramar y Xcaret. <https://ultramarsales.ultramarferry.com/es/rutas-y-horarios.html>, <https://www.xailing.com/es/ferry-isla-mujeres/>.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Por lo antes señalado, se concluye que incluso bajo un esquema regulatorio los agentes económicos de los mercados analizados tienen la capacidad de ajustar sus tarifas y restringir su oferta de viajes. Asimismo, los beneficios de la competencia económica son multivariables, mientras que las Bases únicamente se enfocan en aspectos tarifarios. Por ello, las Bases no establecen los mecanismos para regular variables distintas a las tarifas, como el mantenimiento de niveles óptimos de calidad. En el mismo sentido, las concentraciones no solamente pueden afectar negativamente los aspectos tarifarios, sino que pueden disminuir la calidad y variedad de los productos y servicios en el mercado.

La **fracción II del artículo 59** de la LFCE, en correlación con el artículo 7 de las DRLFCE, instruye que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante deberá considerar la existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

Las barreras a la entrada en el MR Zona Hotelera y el MR Cozumel son análogas o similares, por lo que el análisis de éstas se realizará en conjunto. Por lo que, a continuación, se procede a analizar lo señalado por el artículo 7 de las DRLFCE que indica cuáles elementos pueden considerarse como barreras a la entrada:

*“ARTÍCULO 7. Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:*

*I. Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;”*

No existen indicios en el Expediente que indiquen que los prestadores del STMPF accedan a mejores condiciones sobre costos financieros o desarrollo de canales alternativos, ni el acceso a financiamiento tecnología o canales de distribución eficientes que aquellas a las que cualquier otro agente económico enfrentaría como potencial entrante.

La fracción II del artículo 7 de las DRLFCE señala, como una posible barrera a la entrada:

*“II. El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo;”*

Las actividades de transporte se caracterizan por la estacionalidad de la demanda, de acuerdo con lo señalado por esta Comisión en la DC-001-2020: *“Los operadores de transporte se enfrentan con el problema de tener que diseñar la capacidad para atender a la demanda en sus momentos más altos (periodos u horas "punta") y tener ociosa dicha capacidad durante los periodos de baja demanda (periodos "valle"). En las situaciones de demanda baja (periodos "valle"), una parte de esos medios de transporte no estarán circulando, pero la empresa debe soportar los costos fijos de la flota completa”*.<sup>197</sup>

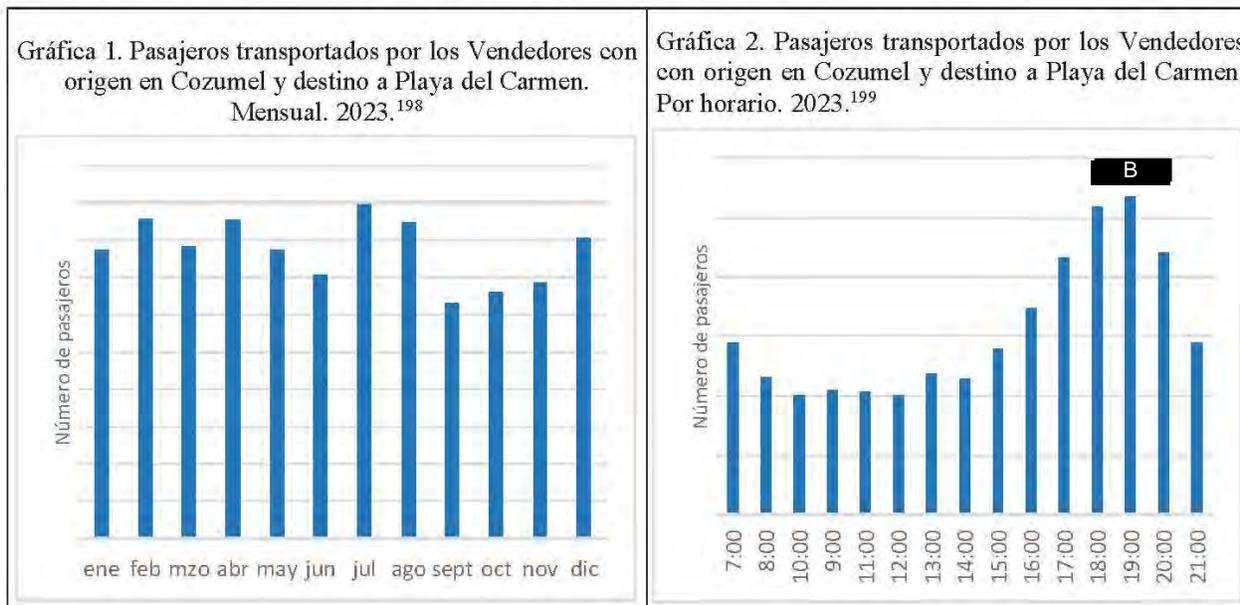
<sup>197</sup> Folio 18905 de la DC-001-2020.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

En ese orden de ideas, se realizó un análisis de la estacionalidad de la demanda de los pasajeros transportados por los Vendedores, durante el año dos mil veintitrés, tanto por mes como por horario, en el MR Cozumel. Las siguientes gráficas muestran en los resultados.



De las gráficas anteriores se observa, que el mayor número de pasajeros transportados por los Vendedores en el MR Cozumel, específicamente en la ruta con origen en Cozumel y destino en Playa del Carmen se concentran principalmente en los horarios vespertinos, además se observa que los pasajeros transportados durante el año fluctúan bastante. Por lo tanto, se identifica que existe estacionalidad de la demanda, tanto en el año calendario como a lo largo del día.

Estos hallazgos están relacionados con la estacionalidad vacacional, dado que los turistas representan una parte importante los usuarios. Así, en “*temporadas altas*” como abril (donde típicamente concurren semana santa y el *spring break*), julio (donde hay vacaciones escolares) y diciembre se observa el mayor número de pasajeros. Por lo que, los prestadores de servicio deben diseñar su capacidad de oferta para atender dichos picos de la demanda, ello sin importar que en meses de “*temporada baja*” como septiembre, incurran en cierta capacidad ociosa. Lo mismo ocurre si el análisis se hace por horario. Los permisionarios deben diseñar su capacidad para atender la demanda en las horas “*punta*”, esto es entre, las dieciséis y diecisiete horas. No hacerlo así sería ineficiente, pues sus competidores aprovecharían la falta de capacidad de oferta para atender el mayor número de usuarios en las horas “*punta*” y las “*temporadas altas*”.

Los resultados son similares cuando se analiza la estacionalidad en el otro sentido de la ruta, es decir, de Playa del Carmen a Cozumel.

<sup>198</sup> Elaboración propia con información del folio 05762.

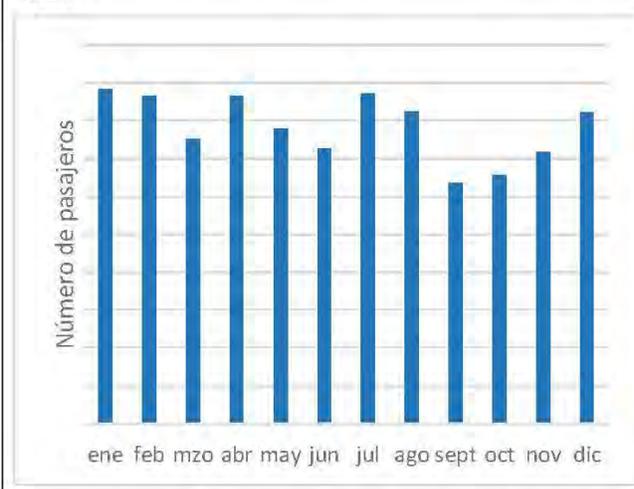
<sup>199</sup> Elaboración propia con información del folio 05762.



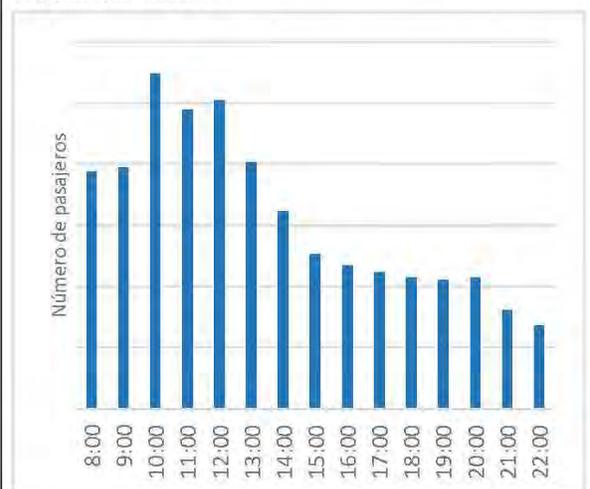
COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Gráfica 3. Pasajeros transportados por los Vendedores con origen en Playa del Carmen y destino a Cozumel. Mensual. 2023.<sup>200</sup>



Gráfica 4. Pasajeros transportados por los Vendedores con origen en Playa del Carmen y destino a Cozumel. Por horario. 2023.<sup>201</sup>



De lo anterior, se observa que la demanda en la ruta del MR Cozumel, que tiene como origen Playa del Carmen y destino Cozumel, se concentra en los horarios matutinos, lo cual tiene su lógica en que es la hora del día en que los turistas cruzan a la isla de Cozumel (como se observa en la Gráfica 2, los usuarios regresan por la tarde hacia Playa del Carmen).

De esta información, es posible reconocer que el STMPF es un servicio que fluctúa durante el día y periodos del año. Estas mismas conclusiones son válidas también para el MR Zona Hotelera, tal como se muestra en las siguientes gráficas, correspondientes al comportamiento de los pasajeros transportados por los Compradores en tal mercado, durante dos mil veintitrés.

<sup>200</sup> Elaboración propia con información del folio 05762.

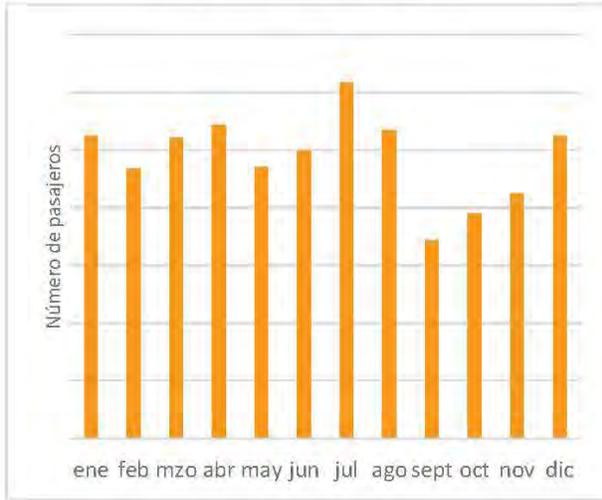
<sup>201</sup> Elaboración propia con información del folio 05762.



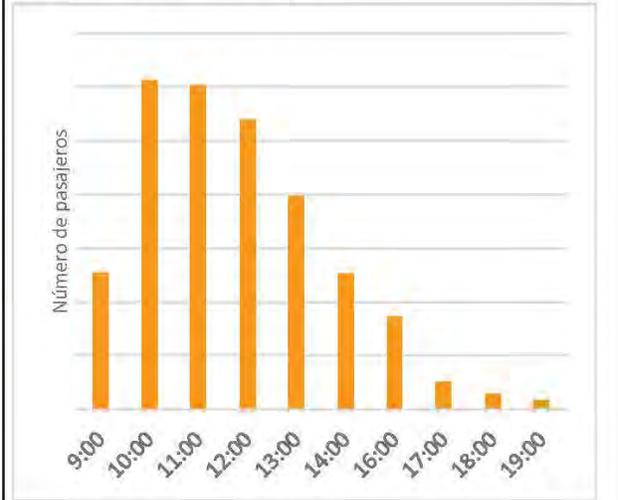
COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

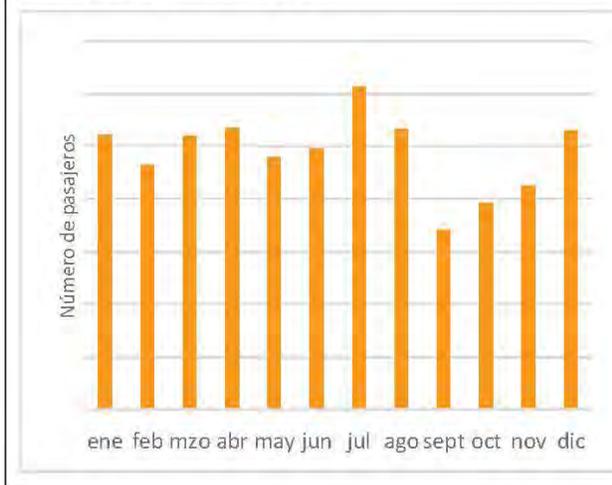
Gráfica 5. Pasajeros transportados por los Compradores con origen en el Muelle Embarcadero y destino a Isla Mujeres. Mensual. 2023.<sup>202</sup>



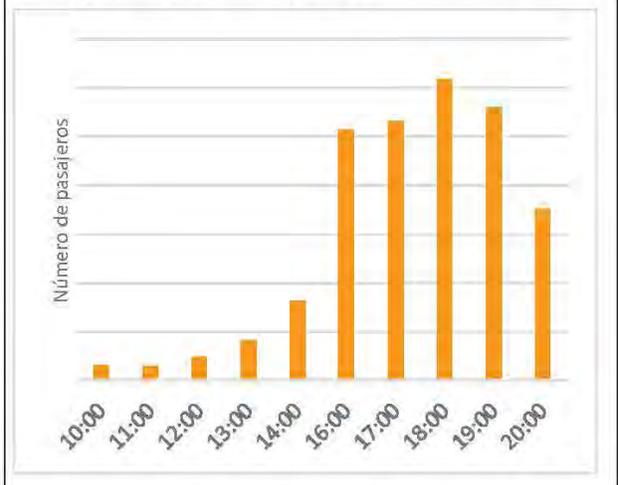
Gráfica 6. Pasajeros transportados por los Compradores con origen en el Muelle Embarcadero y destino a Isla Mujeres. Por horario. 2023.<sup>203</sup>



Gráfica 7. Pasajeros transportados por los Compradores con origen en Isla Mujeres y destino en el Muelle Embarcadero. Mensual. 2023.<sup>204</sup>



Gráfica 8. Pasajeros transportados por los Compradores con origen en Isla Mujeres y destino en el Muelle Embarcadero. Por horario. 2023.<sup>205</sup>



<sup>202</sup> Elaboración propia con información del folio 05672.

<sup>203</sup> Elaboración propia con información del folio 05672.

<sup>204</sup> Elaboración propia con información del folio 05672.

<sup>205</sup> Elaboración propia con información del folio 05672.

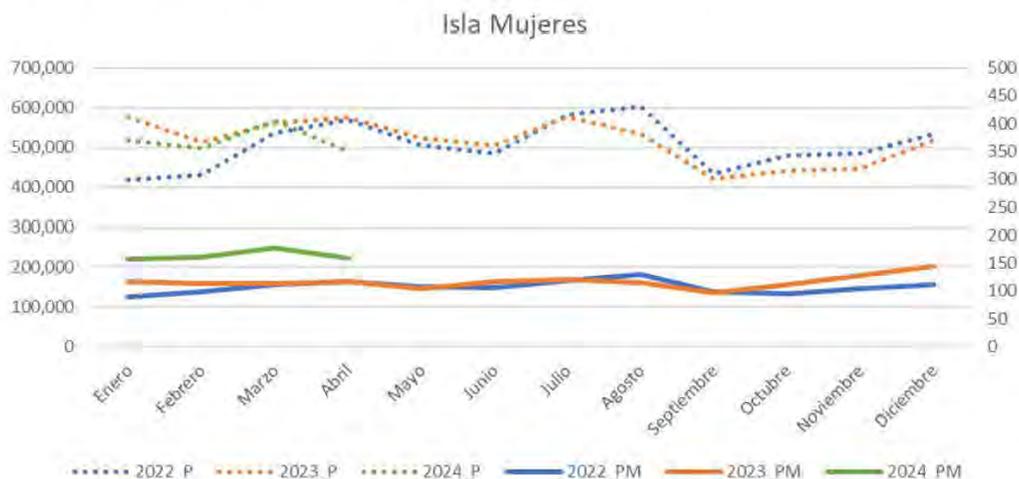


COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

De tal forma que un agente económico que desee entrar al mercado debe tener la capacidad de atender las variaciones de la demanda en el corto plazo, lo cual significa que debería considerar las fluctuaciones de la demanda al momento de planear su entrada y elegir su capacidad instalada de embarcaciones necesaria para operar en el mercado, ya sea en el MR Cozumel o en el MR Zona Hotelera, o ajustar su oferta de acuerdo con las necesidades.

Por otra parte, la APIQROO<sup>206</sup> cuenta con información del número de pasajeros y cantidad de movimientos (zarpes) por destino, con lo cual es posible calcular la cantidad promedio de pasajeros que se trasladan en cada uno de estos movimientos. En la siguiente gráfica se presenta la cantidad total de pasajeros transportados mensualmente, en Isla Mujeres, así como el número de pasajeros promedio que se transporta por cada zarpe de las embarcaciones.



Las líneas punteadas representan los pasajeros totales, del 2022 al 2023, el número de pasajeros creció 2.2%. Aunque la demanda presenta mayores cambios entre meses, **la cantidad promedio de pasajeros por zarpe se mantiene estable** a lo largo del año; mientras que en 2022 y 2023 presentan prácticamente el mismo promedio, para lo que va de 2024, se puede observar un incremento en la ocupación promedio por cada movimiento, es decir, se están transportando más pasajeros por cada viaje que realizan las embarcaciones. Lo anterior, se explica debido a que, cuando hay demanda baja, se puede reducir el número de viajes que realizan las navieras, o, al contar con diversos tamaños de embarcaciones, en las horas o temporadas bajas también pueden ajustar el tamaño de la embarcación.

<sup>206</sup> <https://servicios.apiqroo.com.mx/estadistica/index.php>



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023



Para el caso de Playa del Carmen, éste es un mercado más chico que el de Isla Mujeres, pues aquí presenta una demanda máxima de 400,000 pasajeros, mientras que ésta es la cantidad mínima que se transporta en Isla Mujeres. En esta gráfica se presenta la cantidad de pasajeros y número de zarpes en Playa del Carmen. En este mercado se observa la misma estacionalidad de la demanda y el número de movimientos se mantiene estable a lo largo de los meses. Cabe señalar que, en el mes de abril, se observa un incremento del número de zarpes, muy probablemente derivado de la entrada de Xcaret a este mercado.

Por otra parte, para la prestación del STMPF los agentes económicos requieren realizar diversas inversiones para hacerse de los activos necesarios para ofrecer el servicio de manera oportuna y eficiente. Los principales rubros de inversión, aunque no todos, son las inversiones en infraestructura portuaria, embarcaciones, los permisos asociados a la prestación del servicio, mantenimiento, y el personal operativo.

En primer lugar, los muelles son necesarios para el embarque y desembarque de los pasajeros. Los muelles varían de acuerdo con el tamaño, capacidad, ubicación, entre otras características. Hay tres formas, en general, en las cuales un proveedor de STMPF puede acceder a un muelle: i) mediante la construcción o adquisición de un muelle propio, es decir, que pertenezca al operador de STMPF; ii) a través del arrendamiento de un muelle; y iii) por medio del pago de derechos de uso.

Las características del muelle donde un prestador de STMPF decide operar, así como la forma de acceder a éste, son factores determinantes que influyen en la capacidad de competir dentro del mercado de STMPF. En ese sentido Jetway afirmó que: B

B,<sup>207</sup> en referencia al uso de un muelle público en comparación de usar un muelle propio. Adicionalmente, señaló que

<sup>207</sup> Folio 01094 del Expedientillo.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

[Redacted] B [Redacted] <sup>208</sup>

Las características de un muelle y su infraestructura aledaña, como el estacionamiento, las taquillas, las salas de espera, los baños y su conectividad a las principales vialidades, son factores fundamentales para competir en la prestación del STMPF. En la Zona Hotelera, los Compradores operan desde el muelle El Embarcadero, el cual es un inmueble que cuenta con todas las instalaciones para la prestación del STMPF. El Embarcadero cuenta con estacionamiento, taquillas, puntos turísticos de interés como la torre panorámica y está bien conectado a la principal vialidad de Cancún.

Esta Comisión considera que para estar en condiciones similares de competir en la prestación del STMPF se requiere contar con la infraestructura adecuada para ello. Así que, si bien es posible, arrendar o pagar derechos de usos de un muelle, el requerimiento esencial para competir adecuadamente y lograr una posición de mercado relevante es administrar un muelle con características como las ya descritas.

En lo que respecta a los costos relacionados con los muelles, los Notificantes señalan que “(...) B

[Redacted] <sup>209</sup> Por su parte, Jetway menciona que para la construcción de un muelle son necesarias múltiples acciones con sus respectivos costos, tales como [Redacted] B [Redacted] <sup>210</sup>

En relación con lo anterior, el costo final de la construcción, arrendamiento o adecuación de un muelle también considera elementos como el estacionamiento, las taquillas, áreas de espera, áreas de embarque y desembarque, entre otros elementos necesarios para el correcto funcionamiento del muelle. Al respecto, Jetway señaló: [Redacted] B [Redacted]

[Redacted] <sup>211</sup> En ese sentido, el costo que puede representar la construcción o arrendamiento de un muelle es significativo. Por su parte, El Dorado manifestó que [Redacted] B [Redacted] <sup>213</sup>

<sup>208</sup> Folio 01107 del Expedientillo.

<sup>209</sup> Folio 02424.

<sup>210</sup> Folios 01105 y 01106 del Expedientillo.

<sup>211</sup> Folio 01106 del Expedientillo.

<sup>212</sup> Folio 01632 del Expedientillo.

<sup>213</sup> Ídem.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Asimismo, se identifican inconvenientes para el desarrollo de nuevos muelles o para emplear los que ya existen. Winjet, por ejemplo, [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] <sup>214</sup>El Dorado, por su parte, [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] <sup>215</sup> [REDACTED]

Sobre el periodo de recuperación de las inversiones por construir un muelle, El Dorado señaló que

[REDACTED] B [REDACTED] <sup>216</sup> [REDACTED]

La relevancia de contar con un muelle propio radica en que el muelle le permite al permisionario competir en mejores condiciones. Al respecto, Jetway señaló que [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] <sup>217</sup> y mencionó que su: “(...) [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED]”. Asimismo, aclaró que [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] <sup>218</sup> Es decir, no contar con instalaciones propias coloca en desventaja a los agentes económicos que no cuentan con ellas. Ejemplo de ello, es el propio Jetway que decidió salir del mercado el quince de diciembre de dos mil veintitres [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED]. De llevarse a cabo la operación, los Compradores acumularían infraestructura indispensable para prestar el STMPF, al obtener dos (2) muelles adicionales de uso privado, el de Constituyentes en Playa del Carmen, y el de Aldora en Cozumel, ello aunado al muelle que actualmente poseen, ubicado en El Embarcadero.

En segundo lugar, las embarcaciones representan un costo de entrada al mercado, su uso se puede hacer por medio de adquisición o renta, tal como sucede con los muelles. El costo de adquirir una nueva embarcación, según los Notificantes, varía directamente en función del tipo y la capacidad de la embarcación. El precio puede oscilar entre los [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED], esto sin considerar la posibilidad de adquirir embarcaciones de segundo uso, como sucede en otros mercados, y que podría disminuir el costo inicial de cada embarcación para prestar el STMPF. Por otro lado, los Notificantes también señalaron que el costo promedio de alquilar una embarcación puede variar entre [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] mensuales, y que el tiempo estimado de adquirir o rentar alguna embarcación va de [REDACTED] B [REDACTED] meses. <sup>219</sup> Sobre la renta

<sup>214</sup> Folio 02099 del Expedientillo.

<sup>215</sup> Folio 01657 del Expedientillo. (Archivo electrónico [REDACTED] B [REDACTED])

<sup>216</sup> Folio 2008 Bis 15 del Expedientillo.

<sup>217</sup> Folio 02081 del Expedientillo.

<sup>218</sup> Folio 02082 del Expedientillo.

<sup>219</sup> Folio 02424.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

de embarcaciones, los Notificantes señalaron que [B] [redacted] [redacted] paga aproximadamente [B] [redacted] al mes por una embarcación propiedad de [B] [redacted].<sup>220</sup>

De manera complementaria, Naviera manifestó que [B] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted].<sup>221</sup>

Los Compradores señalaron [B] [redacted] [redacted] [redacted].

Tabla 13. Resumen de inversión de las embarcaciones de los Compradores.

Como se observa en la tabla anterior, la inversión total fue de aproximadamente [B] [redacted], monto que esperan recuperar en alrededor de [B] [redacted] bajo un escenario realista.<sup>223</sup>

Además de los costos detallados en esta sección, también es importante considerar los gastos asociados con el personal y el equipo esencial para operar las embarcaciones, así como para atender al personal, equipo de seguridad y navegación, entre otros aspectos. Según los Notificantes, se estima que el tiempo necesario para contratar al personal y adquirir el equipo oscila entre [B] [redacted]. A continuación, se presenta una tabla que desglosa los costos según los conceptos presentados por los Compradores.

<sup>220</sup> Página 2 del Anexo 53.2. Folio 2557.  
<sup>221</sup> Folio 02109 del Expedientillo.  
<sup>222</sup> Folio 02409. Anexo 3(d) Planes de negocio.  
<sup>223</sup> Folio 02540. Anexo 53.1



Tabla 14. Costos asociados con el servicio del STMPF.<sup>224</sup>

La tabla muestra que el  B de los costos asociados se atribuye a los permisos de ferries y las certificaciones de personal. Esto resalta la relevancia de incluir estos aspectos al considerar la inversión inicial, ya que representan cantidades significativas de capital.

Además, en la mayoría de los casos, las actividades de transporte dependen de activos indivisibles. Estos activos solo pueden variar a través de saltos discretos, es decir, las embarcaciones tienen un número entero de asientos y están dados en determinadas dimensiones, por ejemplo, cien (100) o seiscientos (600) pasajeros. Al tratarse de ferries, la embarcación en sí misma se considera un activo indivisible, ya que no es posible utilizar una parte fraccionada del ferry para prestar el servicio. De manera similar, las infraestructuras necesarias para ofrecer el STMPF comparten características de indivisibilidad, lo que tiene implicaciones tanto en la decisión de inversión inicial como en los costos fijos del prestador de servicios.

Finalmente, Naviera señala que  B .<sup>225</sup> Esto, incluyendo todos los costos desglosados anteriormente, lo cuales ayudan a concluir que este tipo de inversiones, aunado al acceso a las instalaciones portuarias y sus servicios relacionados representan una barrera económica a la entrada.

La fracción III del artículo 7 de las DRLFCE señala, como una posible barrera a la entrada, a:

*“III. La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial;”*

<sup>224</sup> Folio 02409. Anexo 3(d) Planes de negocio.

<sup>225</sup> Folio 02110 del Expedientillo.



**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

De conformidad con el artículo 42, fracción I, inciso a) de la Ley de Navegación, para ofertar el servicio de STMPF es necesario contar con un permiso, nominativo e intransferible, con una vigencia máxima de seis (6) años, el cual puede renovarse en una ocasión por el mismo plazo, siempre y cuando se cumpla con el Reglamento de Navegación. Para poder prestar el servicio de transporte marítimo de personas, los Compradores señalaron los siguientes permisos y contratos como los necesarios para operar en el MR Zona Hotelera:<sup>226</sup>

**B**

Por otro lado, los Notificantes señalan un resumen de trámites y permisos para ferries, el cual se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 15. Resumen de trámites y permisos para ferries.<sup>227</sup>

**B**

<sup>226</sup> Página 2, Anexo 3. Folio 02409.

<sup>227</sup> Anexo 2423.

<sup>228</sup> Oficina Central Ciudad de México (OC CDMX).



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

B

Por lo anterior, este Pleno considera que los permisos y contratos necesarios para operar el STMPF son diversos y que implicarían recursos de tiempo para su trámite y obtención.

La fracción IV del artículo 7 de las DRLFCE también señala como una posible barrera a la entrada a:

*“IV. La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres ya establecidos;”*

Dentro del Expediente se cuenta con información que permite asegurar que los Notificantes reconocen la importancia de los gastos en publicidad para que exista competencia dentro del mercado de STMPF, así como que estos gastos en publicidad deben ser constantes, ya que muchos de los Turistas visitan por primera vez Cancún.

Los gastos en publicidad son el principal factor que ayuda al posicionamiento de algún prestador de STMPF. Sobre esto los Compradores mencionan como objetivo estratégico “(...) B lo cual claramente es una estrategia de marketing relacionada con costos de publicidad,

En dos mil veintidós, los Compradores realizaron una inversión de B para promocionar el transporte marítimo de pasajeros.<sup>230</sup> Por su parte, los Vendedores, B, realizaron una inversión, para el mismo año, de B, la cual representó

<sup>229</sup> Página 9, documento “Marketing Plan H1 2020 Categoría Líderes”

<sup>230</sup> Folio 2421.





COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

infraestructura, así como los servicios portuarios relacionados, y ubicación de fácil acceso para los pasajeros, que permita competir con los prestadores de STMPF ya posicionados dentro del mercado y lograr una permanencia en el mismo.

Además, el largo plazo de recuperación representa otro factor a considerar, ya que el retorno de la inversión puede llevar más de **B**, requiriendo resistencia financiera para operar sin ganancias durante períodos prolongados. Asimismo, los altos costos de publicidad para posicionarse dentro del mercado añaden una barrera adicional, ya que la visibilidad y el reconocimiento de marca demandan inversiones considerables en campañas de marketing.

Finalmente, la presencia de pocos competidores en los mercados relevantes resulta congruente con la teoría económica que hace referencia a las barreras a la entrada tipo Bain.<sup>233</sup> De acuerdo con la teoría económica, los agentes económicos buscarán entrar a un mercado cuando en él se observe una rentabilidad alta. La ausencia de entrada al mercado a pesar de su alta rentabilidad podría ser señal de que existen barreras que impiden o retrasan la entrada de competidores (barreras a la entrada a la Bain).

En ese sentido, resulta relevante considerar que, antes de la entrada de los Compradores en el MR Zona Hotelera, los Vendedores tuvieron el monopolio en la prestación del STMPF, sin que se observara la entrada de un nuevo agente económico. En otras palabras, no es compatible la existencia de beneficios extraordinarios con la presencia de pocos competidores, por lo que, de acuerdo con esta teoría, existen barreras a la entrada que impiden o retrasan la entrada de competidores. Si bien los Compradores lograron entrar a finales de dos mil veintiuno al MR Zona Hotelera, debe tenerse en cuenta que los Compradores se encontraban en una situación excepcional, puesto que **B**. Más aún, a pesar de que **B**

La **fracción III del artículo 59** de la LFCE instruye que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante deberá considerar la existencia y poder de los competidores.

### *MR Zona Hotelera*

En el MR Zona Hotelera existen únicamente dos (2) oferentes, los Compradores y las Sociedades Objeto. Durante el dos mil veintitrés, los Compradores tuvieron una participación de mercado de **B** mientras que las Sociedades Objeto tuvieron una participación de **B**. De llevarse a cabo la Operación, los Compradores adquirirían el 100% (cien por ciento) de la participación del mercado, es decir, la Operación generaría un monopolio.

### *Monopolio Natural*

Con relación a la existencia de un solo agente económico y alta concentración de los mercados, los Notificantes señalaron que **B**

<sup>233</sup> J. S. Bain, "Barriers to New Competition: Their Character and Consequences in Manufacturing Industries"; Cambridge: Harvard University Press. 1956. Pp. xi, 329.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

B

<sup>234</sup> Al respecto, los Notificantes citaron el artículo académico titulado “*El monopolio natural y su regulación*” del autor Richard Posner.<sup>235</sup>

Al respecto, se considera que dicha manifestación resulta gratuita pues los Notificantes no aportaron mayores elementos que soporten dicha aseveración. El autor citado señala que, si la demanda entera de mercado puede ser satisfecha al costo más bajo por una firma en lugar de por dos o más, entonces el mercado es un monopolio natural. Si el mercado tiene más de un agente económico, el número de agentes se reducirá rápidamente a uno, o bien, la producción continuará consumiendo más recursos que los necesarios. Otra característica técnica del monopolio natural es que sus costos medios promedios son decrecientes, o bien, en términos económicos, la escala mínima eficiente<sup>236</sup> que el mercado puede soportar es de únicamente un agente económico.

Los Notificantes no proporcionaron un análisis económico que soporte sus dichos. Es decir, no mostraron estudios o análisis que permitan señalar que un único agente económico podría satisfacer la demanda al costo más bajo. O bien, que los costos medios de los actuales prestadores del servicio operan a escalas ineficientes, o que tengan costos medios decrecientes.

**MR Cozumel**

El MR Cozumel ha operado con dos (2) o tres (3) prestadores de servicio en los últimos años. En todo caso, los Notificantes no proporcionaron información que permita señalar por qué una estructura monopólica sería preferible a la estructura actual del mercado con tres (3) competidores o incluso a la anterior con dos (2) competidores.

Al momento de la notificación operaban únicamente dos (2) competidores, las Sociedades Objeto y Winjet con participaciones del B respectivamente. No obstante, esta Comisión contaba con indicios de la inminente entrada de los Compradores, misma que se materializó con el inicio de sus operaciones a partir del primero de abril de dos mil veinticuatro. Por lo que actualmente existen tres (3) ofertas diferentes del STMPPF.

En mayo del presente año, los Compradores, a solo dos (2) meses de su entrada, ya contaban con una participación del B) mientras que las Sociedades Objeto y el tercer competidor, B respectivamente. Con lo cual, los Compradores son actualmente B

<sup>234</sup> Folio 05206.

<sup>235</sup> En inglés, “*Natural Monopoly and Its Regulation*”.

<sup>236</sup> Es la producción más pequeña capaz de lograr todas las economías de escala relevantes, es decir, es el menor tamaño a la que una empresa puede producir y sus costos mínimos se reducen al mínimo.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

De llevarse la Operación, los Compradores alcanzarían una participación del [REDACTED] B [REDACTED]. La Operación eliminaría una tercera opción (los Compradores) y las ventajas inherentes de tener más variedad de elegir, por ejemplo, inversión en embarcaciones, diferenciación en la calidad y precios del servicio.

La viabilidad de que tres (3) permisionarios operen en la ruta Playa del Carmen – Cozumel ya ha sido observada en el pasado cercano en el que había en el mercado tres (3) operadores en un mismo periodo.<sup>237</sup> Más aún, incluso cuando el mercado pueda operar de manera eficiente con solo dos (2) agentes económicos, el proceso competitivo que origine esa estructura de mercado traerá beneficios para los consumidores.

La **fracción IV del artículo 59** de la LFCE instruye que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante deberá considerar las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos.

Para que los prestadores del STMPF puedan operar en los mercados requieren esencialmente de tres (3) insumos: un muelle, embarcaciones y permisos. Los requisitos para obtener los permisos y adquirir o rentar las embarcaciones ya fueron abordados más arriba.

Por lo que hace a los muelles, esta Comisión observa que los muelles disponibles en la Región que cuentan con condiciones para la prestación del STMPF son muy limitados. Asimismo, en la DC-001-2020 se señaló que la necesidad de que varios agentes económicos compartan la misma infraestructura condiciona la posibilidad de que existan o no empresas competidoras.

Sobre el tema, Jetway señaló que para construir un muelle propio [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] <sup>238</sup> Los costos y tiempos requeridos para construir un muelle propio dificulta la entrada inmediata al mercado, por lo que las opciones que tienen los permisionarios que busquen entrar al mercado se reducen a rentar o pagar los derechos de uso de un muelle ajeno.

Por otra parte, la APIQROO señaló que [REDACTED] B [REDACTED]

B

<sup>237</sup> Hasta dos mil dieciocho, operaban tres (3) agentes económicos: Winjet, Ultramar y Barcos Caribe. Folio 18776 de la DC-001-2020.

<sup>238</sup> Folios 01105 y 01106 del Expedientillo.

<sup>239</sup> Folio 170 del Expedientillo.

<sup>240</sup> Ídem.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

De esta manera, la Operación notificada implicaría la acumulación de infraestructura, a través de la adquisición de los tres (3) muelles de uso privado, por lo que también estarían restringiendo el acceso a los servicios portuarios necesarios para prestar el STMPF. Lo anterior aunado a los contratos de prestación de servicios en los muelles de Caracol y Tortugas que tienen las Sociedades Objeto.

**MR Zona Hotelera**

En la zona continental del MR Zona Hotelera solo existen muelles privados, [REDACTED] B [REDACTED] el muelle del Embarcadero, y los muelles de Playa Tortugas y Playa caracol, [REDACTED] B [REDACTED]. En la zona continental de la ZH no existe un muelle público, por lo que la única opción para los permisionarios que pretendan entrar al mercado son adquirir, de alguna forma su propio muelle, como en el caso de los Compradores, o bien, tener contratos con los administradores de los muelles privados, como en el caso de los Vendedores.

Ahora bien, en cuanto a los muelles privados existentes en la Zona Hotelera, existen ciertas limitantes para el tipo de embarcación que pueden atender. Por ejemplo, en Playa Caracol, el administrador señaló que [REDACTED] B [REDACTED]. Es decir, no todas las embarcaciones estarían en la disposición de atracar en este muelle. Además, los Notificantes señalaron que [REDACTED] B [REDACTED]. [REDACTED] De esta forma, el número de posiciones también es una limitante.

Sobre la disponibilidad de muelles alternativos para la prestación del STMPF en la Zona Hotelera, los Notificantes proporcionan una lista de posibles muelles. Sin embargo, es claro para esta Comisión que no todos los muelles tienen las condiciones adecuadas para prestar el servicio, pues existen al menos dos (2) restricciones importantes. La primera tiene que ver con la capacidad del muelle y las condiciones marítimas de su entorno, las cuales determinan el tamaño de las embarcaciones que pueden atracar en el muelle. Es decir, dependiendo de dichas condiciones, podrán atracar embarcaciones de mayor o menor eslora o calado. La segunda restricción es que el muelle debe ubicarse en una zona accesible para los usuarios, ya que muchos de ellos se ubican en la zona de playa de hoteles o propiedades privadas sin acceso público a las vialidades principales. Los Notificantes no proporcionaron más información al respecto. No obstante, los principales competidores indicaron no tener muelles alternativos.<sup>242</sup>

**MR Cozumel**

La situación respecto a los muelles es distinta en el MR Cozumel, ya que todos los agentes económicos ofrecen sus servicios usando los muelles públicos tanto de Playa del Carmen como de

<sup>241</sup> Folio 02505.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Cozumel. En ese sentido, no existe una clara diferencia entre el acceso a muelles que éstos tienen y el que tiene su competidor.

No obstante, los Vendedores

B

. La Operación permitiría a los Compradores acumular infraestructura, la cual como ya se ha mencionado, es limitada, lo que constituye una barrera a la entrada para la prestación del STMPF. Con la adquisición de esta infraestructura los Compradores podrían ajustar su esquema de negocio para usar los muelles objeto en sus operaciones y, de esta forma, obtener una ventaja respecto del acceso, al poder restringir el acceso de competidores, toda vez que son de uso privado.

La **fracción V del artículo 59** de la LFCE instruye que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante deberá considerar “*el comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado.*”

No se identificación conductas que deban ser analizadas en esta fracción.

La **fracción VI del artículo 59** de la LFCE instruye que para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante deberá considerar los “*criterios que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión*”. En correlación con lo anterior, el artículo 8 de las DRLFCE establece que:

“ARTÍCULO 8. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:

*I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;*”

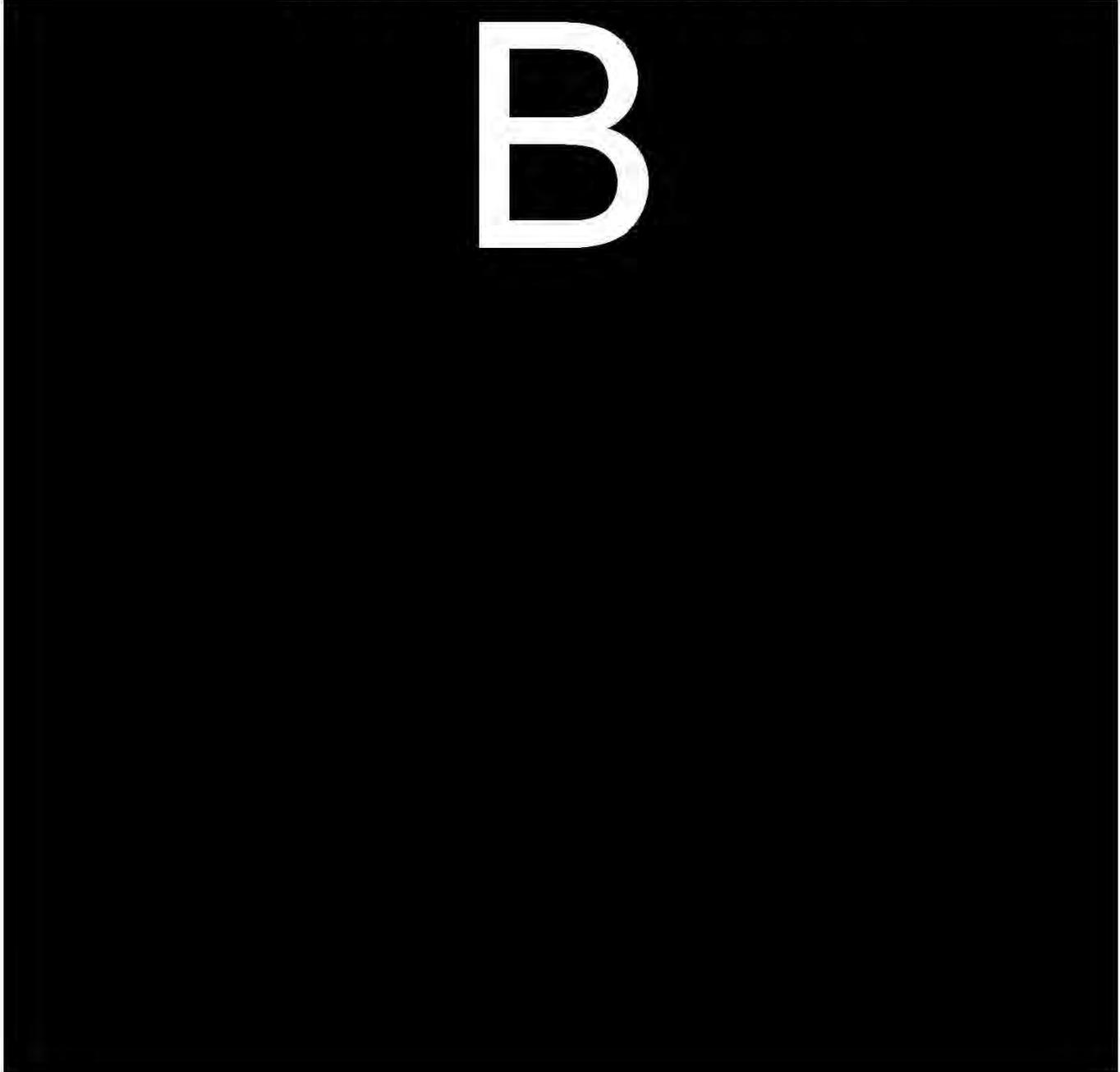
El reconocimiento de marca es importante para la prestación del STMPF. En el MR Zona Hotelera, el único proveedor hasta finales del dos mil veintiuno era Ultramar. Ultramar es una marca bien posicionada. Incluso, los Compradores, que tienen una marca que es altamente reconocida en la Región y a nivel internacional por sus parques (Xcaret), tienen que invertir montos significativos en campañas para posicionar su marca en el transporte marítimo. Esto implica que nuevos entrantes tendrían que enfrentar el desconocimiento de su marca. Las siguientes figuras ilustran los esfuerzos de ambas empresas para posicionarse, mismas que tendrían que ser enfrentadas por los nuevos entrantes.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Figura 15. Posicionamiento de marca Xcaret Xailing y Ultramar.<sup>243</sup>



---

<sup>243</sup> Folios 2382 y 2383.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

B

Por otra parte, debido al reconocimiento de marca los usuarios tienden a fidelizarse con su proveedor. En ese sentido, las Sociedades Objeto ofrecen un programa de fidelidad llamado “UltraPlan”, el cual ofrece beneficios especiales a sus miembros, entre los que destacan, tarifas preferenciales, acumular millas y descuentos y promociones con empresas afiliadas.<sup>244</sup> De acuerdo con estudios de mercado contenidos en el Expediente, [REDACTED] B [REDACTED] de los usuarios Locales de Puerto Juárez son clientes regulares de las Sociedades Objeto y [REDACTED] B [REDACTED] de los usuarios de Jetway eran regulares.<sup>245</sup> Es altamente probable que estos niveles de fidelidad se repliquen en las demás rutas.

“II. La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y”

<sup>244</sup> Información disponible en: <https://ultramarsales.ultramarferry.com/es/ultraplan.html>

<sup>245</sup> Folio 02409, (Archivo electrónico [REDACTED] B [REDACTED])



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Esta fracción no se actualiza, en virtud de que, por sus características, el servicio no se puede importar o internar al país. En este tipo de servicio, son los usuarios quienes se trasladan hacia los muelles para utilizar el STMPF.

*“III. La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores.”*

Conforme lo expuesto, los usuarios enfrentarían costos elevados si se vieran obligados a viajar en otro medio de transporte distinto al ferry. Por otro lado, acudir a proveedores fuera de mercado relevante donde se ubican actualmente, implicaría costos elevados de traslado, tanto en tiempo como en dinero.

**Octava.** Para determinar si la concentración no debe ser autorizada o debe ser sancionada, de conformidad con la fracción III del artículo 63 de la LFCE, la Comisión deberá considerar:

*“III. Los efectos de la concentración en el mercado relevante con respecto a los demás competidores y demandantes del bien o servicio, así como en otros mercados y agentes económicos relacionados;”*

*Efectos en el MR Zona Hotelera*

Como resultado de la Operación, la estructura del MR Zona Hotelera cambiará de dos (2) competidores a un monopolio. Este es uno de los mayores riesgos que existen en materia de competencia económica, ya que, de acuerdo con la teoría económica, el monopolio tiende a generar ineficiencias debido a la falta de presión competitiva de sus competidores.<sup>246</sup> Además, de autorizarse esta Operación se estaría faltando al principio fundamental de la LFCE cuyo artículo 2 señala que *“Esta Ley tiene por objeto promover, proteger y garantizar la libre concurrencia y la competencia económica, así como prevenir, investigar, combatir, perseguir con eficacia, castigar severamente y eliminar los monopolios (...)”*, por lo que sería un contrasentido autorizar una operación que da lugar a un monopolio.

La competencia genera mejores precios, mayor calidad y variedad. En ausencia de ella, los usuarios del mercado enfrentarían mayores precios, menor calidad y variedad. Dado que el efecto de la Operación es la creación de un monopolio, es evidente que los usuarios perderán la posibilidad de elegir, al menos, entre dos opciones.

Por otra parte, la teoría económica también señala que un monopolio tiende a la ineficiencia, pues para un directivo de una empresa monopólica, los incentivos para mejorar su servicio son menores que para los directivos de empresas en competencia, por lo que podrían bajar su calidad o reducir sus inversiones en innovación sin que esto represente consecuencias en la disminución de la demanda, ya que al no haber otro proveedor los usuarios no tienen más opción que consumir su

<sup>246</sup> Entre otros aspectos negativos de la existencia de un monopolio, se encuentran la ineficiencia asignativa y la ineficiencia productiva. Ambos aspectos negativos tienen inequívocamente como consecuencia la pérdida de bienestar. Véase Motta, M. (2018). Política de competencia: Teoría y práctica. FCE. Págs. 71-75



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

servicio.<sup>247</sup> Más aún, como ha sido demostrado en la presente resolución los usuarios no cuentan con alternativas viables para sustituir el STMPF.<sup>248</sup>

Bajo la estructura actual del mercado hay ausencia de condiciones de competencia. La Operación agravaría dicha situación por la existencia de un monopolio en el mercado. Incluso poca competencia es mejor que nula competencia.

Finalmente, a pesar de la regulación tarifaria, el monopolista podría trasladar costos ineficientes a las tarifas para los usuarios, como ya fue explicado anteriormente. Las Bases buscan que los prestadores de servicio obtengan una “rentabilidad adecuada”, sin definir a qué se refiere el término “rentabilidad adecuada” y sin restringir los costos (ineficientes) sobre los cuales añadir dicha rentabilidad. Adicionalmente, las Bases no establecen los mecanismos ni las variables a medir que se enfoquen en mantener un nivel mínimo de calidad.

Con relación a la existencia de un monopolio, los Notificantes señalaron que el mercado tiene características de monopolio natural. Sobre esta manifestación, ya se señaló que los Notificantes no proporcionaron evidencia alguna que respalde sus dichos y tampoco existen indicios en el Expediente que vayan en ese sentido, incluso después de la notificación de riesgos realizada por la ST.

La entrada de los Compradores permitió crear dinámicas que le proporcionan al usuario la posibilidad de elegir entre servicios diferenciados. La Operación revertiría los esfuerzos de los participantes por proveer mejores servicios. Por lo anterior, es claro que la Operación agravará las condiciones actuales de competencia que existen en el MR Zona Hotelera.

En este orden de ideas, se considera que la operación actualiza la fracción I del artículo 64 de la LFCE en el MR Zona Hotelera, en el sentido de que la Operación daría lugar una estructura monopólica lo cual otorgaría poder sustancial a los Compradores.

#### *Efectos en el MR Cozumel*

Al momento de la notificación existían solo dos (2) participantes en el MR Cozumel. No obstante, los Compradores incursionaron en el mercado en abril de dos mil veinticuatro, por lo que actualmente existen tres (3) competidores. En este contexto, la operación tendría efectos contrarios a la competencia y libre concurrencia al eliminar a un competidor del mercado.

#### *Eliminación de un competidor*

La entrada de los Compradores al mercado implicó diversos beneficios al mercado como la reducción del grado de concentración y la creación de una nueva fuente de competencia en precios, variedad y calidad. Beneficios que con la Operación se verían eliminados.

La participación de los Compradores en el MR Cozumel fue prevista y analizada en el Acuerdo de Comunicación de Riesgos. Al respecto, los Notificantes argumentaron que la entrada de los

<sup>247</sup> Este concepto es conocido como *ineficiencia X*. Véase Motta, M. (2018). Política de competencia: Teoría y práctica. FCE. Págs. 75-77.

<sup>248</sup> Motta, M. (2018). Política de competencia: Teoría y práctica. FCE. Págs. 75-77.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Compradores al MR Cozumel se daría como resultado de la Operación; es decir, en ausencia de la Operación los Compradores no entrarían a este mercado. En particular, los Notificantes manifestaron que “(...) **B**

**B**”<sup>249</sup>.

No obstante lo anterior, y en contradicción a lo señalado por los Notificantes, los Compradores entraron al MR Cozumel el primero de abril de este año. **B**

**B**:

**B**

La entrada de los Compradores al MR Cozumel representa un cambio estructural significativo, pues no solo pasó de dos (2) a tres (3) competidores, sino que, además, los Compradores captaron una participación de mercado significativa del **B**. De hecho, la posibilidad de captar una participación de mercado importante fue contemplada por los propios Compradores en las proyecciones realizadas sobre el número de pasajeros que atenderían a su entrada al mercado. La siguiente tabla corresponde a proyecciones de los Compradores para el MR Cozumel.<sup>251</sup>

Tabla 16. Proyecciones de los Compradores.

**B**

De acuerdo con sus proyecciones, los Compradores (a través de su marca Xailing) pueden alcanzar una participación del **B** del mercado. Estas estimaciones resultaron acertadas pues a tan solo a dos (2) meses de operación los Compradores están cerca de lograr la participación de mercado proyectada.

Los Notificantes calificaron como “(...) **B** [énfasis añadido]”<sup>252</sup>. Sin embargo, resalta que las observaciones actuales guardan consistencia con las proyecciones realizadas y demuestran que la entrada de los Compradores no fue **insignificante** como argumentaban los Notificantes. De hecho, ocurrió algo similar con la entrada de los Compradores al MR Zona Hotelera donde, durante dos mil veintitrés, tuvieron una participación de mercado que representó el **B** del mercado.

<sup>249</sup> Folio 05402.

<sup>250</sup> Folio 05547.

<sup>251</sup> Folio 03701.

<sup>252</sup> Folio 03394.



**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-018-2023**

No pasa desapercibido para esta Comisión que los Notificantes pretenden desestimar el valor probatorio únicamente de la documental interna que no los favorece, lo que resulta en un uso *a la carta* de su propia documentación. Lo anterior se ve reforzado, como ya fue señalado, por la realización de manifestaciones oportunistas que pretenden influir en la decisión de esta Comisión.

Más aún, al reconocer la entrada de los Compradores al MR Cozumel, los Notificantes señalaron que [REDACTED] B

[REDACTED]<sup>253</sup> Con ello, los Notificantes manifiestan su expectativa de alcanzar por lo menos un [REDACTED] B ) de participación de mercado. Lo cual coincide con lo planteado por esta Comisión en el sentido de que los Compradores pueden captar una participación de mercado significativa, así como con lo efectivamente observado con los datos de los Notificantes (Tabla 11).

La dinámica del MR Cozumel ha sido dominada por la segmentación de horarios entre Winjet y las Sociedades Objeto. Ello dio lugar a una especie de “carrusel” que permitía rolar los horarios de prestación del STMPF, con la consecuencia de que los dos (2) competidores alcanzaron el [REDACTED] B [REDACTED] del mercado cada uno. Hasta antes de la entrada de los Compradores, las Sociedades Objeto y Winjet ofrecían 7 (siete) y 9 (nueve) viajes diarios alternando de día en día.

Los Compradores han iniciado operaciones con una oferta de catorce (14) salidas desde Playa del Carmen, [REDACTED] B [REDACTED]. Por otra parte, con la entrada de los Compradores, la oferta de viajes casi se duplicó al pasar de dieciséis (16) a treinta (30) diarios, lo cual representa un esfuerzo de los Compradores por posicionarse en el mercado. La Figura 16 muestra los horarios ofertados.

<sup>253</sup> Folio 05555.

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Figura 16. Oferta de los Compradores en Cozumel

RUTA PLAYA DEL CARMEN- COZUMEL - PLAYA DEL CARMEN		
Viaja a Cozumel con salidas cada hora desde Playa del Carmen		
HORARIOS		UBICACIÓN
COZUMEL	PLAYA DEL CARMEN	PLAYA DEL CARMEN
07:30 A.M.	—	08:30 A.M.
08:30 A.M.	—	09:30 A.M.
09:30 A.M.	—	10:30 A.M.
10:30 A.M.	—	11:30 A.M.
11:30 A.M.	—	12:30 P.M.
12:30 P.M.	—	01:30 P.M.
01:30 P.M.	—	02:30 P.M.
02:30 P.M.	—	03:30 P.M.
03:30 P.M.	—	04:30 P.M.
04:30 P.M.	—	05:30 P.M.
05:30 P.M.	—	06:30 P.M.
06:30 P.M.	—	07:30 P.M.
07:30 P.M.	—	08:30 P.M.
08:30 P.M.	—	09:30 P.M.
		COZUMEL
		Av. Rafael E. Melgar entre Calle Dos norte y Benito Juárez, Colonia Centro, interior del Muelle San Miguel, Cozumel, Quintana Roo, C.P. 77600.

Fuente: Sitio web de Xcaret.<sup>254</sup>

Bajo el supuesto de que el “carrusel” de horarios derivado de la entrada de los Compradores al mercado tuviera el mismo efecto al observado en el mercado en el sentido de que la demanda sea dividida en proporciones de acuerdo con el número de viajes ofertados, no es inverosímil que los Compradores podrían lograr una participación de mercado de hasta **B** en consideración de su oferta actual de viajes y bajo el supuesto de que el número de pasajeros de cada salida desde Playa del Carmen sea homogéneo.

Por otra parte, la mera publicación de la oferta inyecta cierto grado de competencia, sin que ello implique el restablecimiento de condiciones de competencia efectiva, en el sentido de que los usuarios no requieren esperar una hora entre viaje y viaje, sino que pueden optar por tomar la opción intermedia. Esto resultará en una disputa por los usuarios de cada ventana horaria. Antes de la entrada de los Compradores, la oferta era de un viaje cada hora, pero con la nueva oferta un usuario podría preferir esperar un corto plazo de media hora si el servicio de los Compradores resulta más atractivo que el ofertado por los incumbentes. Esto es un beneficio para los usuarios que se vería eliminado de llevarse a cabo la Operación, pues la mera entrada de un nuevo competidor, aunque sea temporal, es disruptiva de las condiciones de un mercado con presencia de barreras a la entrada, como quedó asentado a lo largo de la presente resolución.

<sup>254</sup> <https://www.xailing.com/es/rutas-horarios/>



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

En el mercado ya han operado tres (3) agentes con participaciones significativas. Es decir, el escenario de tres (3) agentes no sería nuevo para el mercado. De hecho, ello demuestra que la teoría de que no caben más agentes no es acorde con la realidad, pues esa dinámica se mantuvo por años y solo terminó debido a circunstancias ajenas al mecanismo de competencia. La salida del tercer competidor, Barcos del Caribe, se debió a la explosión de una embarcación y al retiro de los permisos. La Figura 17 muestra las participaciones que existían en el periodo dos mil quince a dos mil dieciocho, mismas que fueron estudiadas en la DC-001-2020.

Figura 17. Participaciones de mercado (2015 - 2018)

Año	Magna		Winjet		Barcos Caribe	
	Pasajeros <sup>a</sup>	%	Pasajeros <sup>a</sup>	%	Pasajeros <sup>a</sup>	%
2015		31.8%		26.3%		38% <sup>b</sup>
2016		28.1%		23%		48.9%
2017		43.8%		29.8%		26.4%
2018		61.6%		33.5%		4.9%
2019		58.2%		41.8%		0%
2020 <sup>d</sup>		58.5%		41.5%		0%

Adicionalmente, los Compradores iniciaron operaciones con una tarifa para Turistas de \$254.00 (doscientos cincuenta y cuatro pesos 00/100 M.N.) por viaje sencillo, con un descuento disponible con el cual se podría adquirir el viaje por tan solo \$226.97 (doscientos veintiséis pesos 97/100 M.N.). Véase la Figura 18.

Figura 18. Tarifas Cozumel<sup>255</sup>

BOLETOS				
Tipo	Precio de Introducción Adulto	Precio de Introducción niño	Precio Regular Adulto	Precio Regular menor
Turista Boleto Sencillo	254 MXN	125 MXN	289 MXN	229 MXN
Turista Boleto Redondo	508 MXN	249 MXN	578 MXN	459 MXN
Quintanarroense Sencillo	149 MXN	84 MXN	169 MXN	109 MXN
Quintanarroense Redondo	298 MXN	168 MXN	338 MXN	168 MXN
INAPAM Sencillo	122 MXN	-	169 MXN	-
INAPAM Redondo	244 MXN	-	338 MXN	-
Local Sencillo	87.50 MXN	57.50 MXN	99 MXN	64 MXN
Local Redondo	175 MXN	115 MXN	198 MXN	115 MXN

\*Derecho de Sanamiento (DSA) \$15.28 MXN. La tarifa de Saneamiento aplica únicamente para salidas de Playa del Carmen.

HASTA 15 MESES SIN INTERESES	
VISA	MasterCard
AMERICAN EXPRESS	PayPal
<b>ADULTOS:</b>	<b>NIÑOS:</b>
Regular: \$254.00 MXN	Regular: \$125.00 MXN
<b>Descuento FERRYWEB:</b>	<b>Descuento FERRYWEB:</b>
<b>\$226.97 MXN</b>	<b>\$110.87 MXN</b>
* Precio antes del impuesto de Derecho de Saneamiento Ambiental (DSA). El pago correspondiente lo deberás cubrir al concluir tu compra.	
10% de descuento con el código promocional FERRYWEB para compras con un día de anticipación. Válido al 31 de diciembre de 2024.	

<sup>255</sup> <https://www.xailing.com/es/ferry-cozumel/>



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

Fuente: Sitio *web* de Xcaret.<sup>256</sup>

Estas tarifas son un 12.4% (doce punto cuatro por ciento) y 9.28% (nueve punto veintiocho por ciento) menores a las tarifas ofrecidas por Ultramar \$290 (doscientos noventa pesos 00/100 M.N.) y Winjet \$280 (doscientos ochenta pesos 00/100 M.N.). Adicionalmente, haciendo uso del descuento por compra en línea, se podría llegar a obtener un descuento de hasta el 22% (veintidós por ciento) sobre la tarifa regular de Ultramar y de hasta 19% (diecinueve por ciento) para el caso de Winjet.

Más aún, la tarifa para los usuarios locales es de \$87.50 (ochenta y siete pesos 50/100 M.N.) frente a los \$100 (cien pesos 00/100 M.N.) de Ultramar y los \$90 (noventa pesos 00/100 M.N.) de Winjet, lo cual representa una alternativa 12.5% (doce punto cinco por ciento) y 2.7% (dos punto siete por ciento) más económica para los usuarios, sin mencionar que las embarcaciones de Xcaret son más modernas y cómodas que las de los incumbentes.

Este beneficio se verá reflejado directamente en el usuario. De llevarse a cabo la Operación también se eliminarían estos esfuerzos por capturar participación de mercado y, muy probablemente, las tarifas ofertadas permanezcan idénticas a las actuales, pues los permisionarios no tendrían incentivos de trasladar cualquier ahorro en costos a las tarifas máximas que supuestamente se regulan mediante las Bases.

Aunado a lo anterior, no se identifica en el Expediente que exista otro u otros agentes con interés de entrar al mercado, de tal forma que de llevarse a cabo la Operación pudiera entrar al mercado otro agente económico en sustitución de los Compradores. Al respecto, los Notificantes señalaron que [REDACTED] B [REDACTED].<sup>257</sup>

De este modo, como resultado de la Operación el mercado pasaría de tres (3) a dos (2) agentes. Esto restringe las posibilidades de los usuarios para elegir entre tres (3) posibles opciones, e incluso los usuarios perderían una opción (los Compradores). Adicionalmente, y como ya se señaló, los Compradores ingresaron al mercado con una estrategia de tarifas más bajas que las ofertadas por los incumbentes. La Operación implicaría la eliminación de esta dinámica por la cual los proveedores del STMPF buscan atraer más usuarios y, en consecuencia, terminarían enfrentando tarifas más altas como antes de la entrada de los Compradores.<sup>258</sup>

En conclusión, los Compradores tienen una participación significativa en el MR Cozumel, su entrada imprime características positivas y dinamismo para la competencia y libre concurrencia (procompetitivas) y no existen otros agentes económicos que puedan suplir dicha participación:

- a. Los Compradores ya tienen experiencia en el mercado, pues, además de que llevan algunos meses operando en el MR Cozumel, también tienen más tiempo operando la ruta El Embarcadero-Isla Mujeres; es decir, tienen el *know how*.

<sup>256</sup> <https://www.xailing.com/es/ferry-cozumel/>

<sup>257</sup> Folio 02558.

<sup>258</sup> La entrada de los Compradores los usuarios enfrentan tarifas de introducción de hasta 22% (veintidós por ciento), usando el descuento por compra en línea, menos que las actuales.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

- b. Los Compradores tienen una **marca con reconocimiento nacional e internacional**, por lo que cuentan con cierto reconocimiento de marca a diferencia de un tercero ajeno al mercado.
- c. El “carrusel” de horarios ha implicado que los Compradores alcancen al menos un **B** de la participación del mercado. Más aún, en sus propias proyecciones, los Compradores consideran alcanzar una participación de mercado del **B** (ver planes de negocio arriba).
- d. Actualmente, el IHH del MR Cozumel es de aproximadamente **B** puntos. La entrada de los Compradores implicó una desconcentración del mercado. De llevarse a cabo la Operación, el mercado se concentraría hasta alcanzar los **B** puntos y se perdería un competidor.
- e. La Operación conllevaría la creación de un agente con una participación de mercado de **B**, es decir, se crearía un agente con poder de mercado.
- f. La entrada de los Compradores casi duplicó la oferta de viajes del mercado y **B**.
- g. Adicionalmente, la entrada de los Compradores proporciona a los usuarios una oferta diferente en calidad y precios, hasta un 22% (veintidós por ciento) por debajo de las tarifas de los incumbentes.
- h. Esta Comisión, los Notificantes y los terceros consultados no identifican otros potenciales entrantes que puedan sustituir la pérdida del tercer competidor.

En resumen, la Operación tendría como resultado la creación de un agente económico con un alto nivel de participación, por encima del **B** de manera conservadora. La reciente entrada de los Compradores al mercado modificó desde el inicio la estructura actual. Sin embargo, la Operación notificada tendría como resultado la eliminación de un competidor importante y se regresaría a la estructura anterior del mercado, lo que provocaría que el agente económico fusionante tenga mayor participación en el mercado, y esto junto con el reconocimiento de la marca Xcaret, el *know how* y el porcentaje de oferta que representan actualmente los Notificantes, podrían obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la concurrencia y la competencia económica. En este orden de ideas, se considera que la operación actualiza la fracción I del artículo 64 de la LFCE en el MR Cozumel, además de que eliminaría la presión competitiva que ha generado la entrada de Xcaret al MR Cozumel.

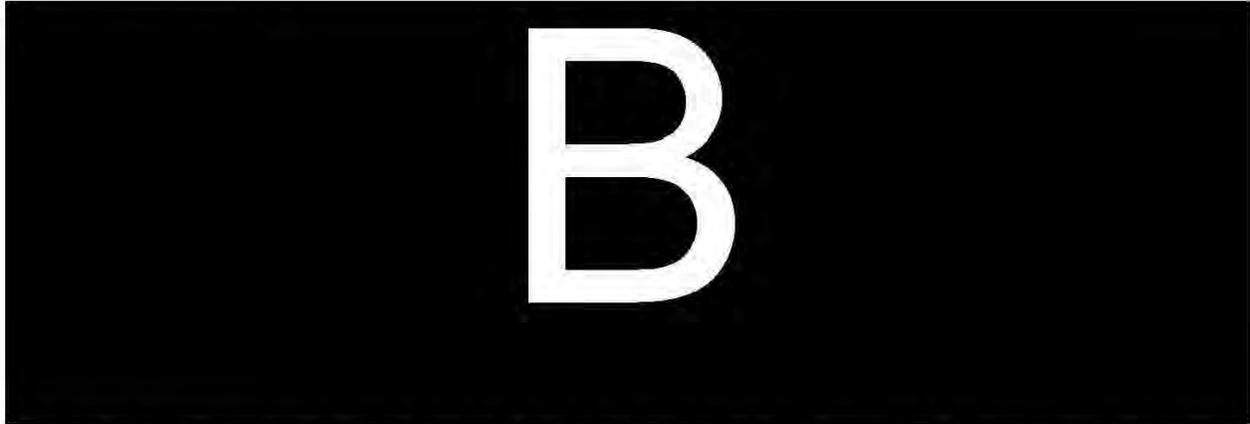
*Efectos de la cláusula de no competencia*

La operación cuenta con una cláusula de no competencia en los siguientes términos:



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023



La cláusula de no competencia planteada por los Notificantes tiene las siguientes características:

- **Sujetos obligados:** [Redacted] B [Redacted]
- **Cobertura producto:** [Redacted] B [Redacted]
- **Duración:** [Redacted] B [Redacted]
- **Cobertura geográfica:** [Redacted] B [Redacted]

Sobre los sujetos obligados, los Notificantes argumentaron que estos son [Redacted] B [Redacted], por lo que concluyen que este aspecto de la cláusula de no competencia se apega a los establecido en la Guía de Concentraciones.<sup>262</sup> Esta Comisión considera que la cláusula de no competencia se encuentra justificada en cuanto a los sujetos obligados.

Sobre la cobertura producto, los Notificantes argumentaron que se encuentra limitada a los servicios que abarcan las actividades que llevan a cabo las Sociedades Objeto en el curso ordinario de sus “negocios”. Además, argumentaron que el objeto está claramente acotado a los servicios ofrecidos que son objeto de la Operación y, por tanto, conforme a lo establecido en la Guía de

<sup>259</sup> De conformidad con el Contrato de Compraventa [Redacted] B [Redacted]

[Redacted] Folio 323.

<sup>260</sup> De conformidad con el Contrato de Compraventa, [Redacted] B [Redacted]

[Redacted] Folio 374.

<sup>261</sup> De conformidad con el Contrato de Compraventa, [Redacted] B [Redacted]

[Redacted] Folio 379.

<sup>262</sup> Folio 01363.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

concentraciones.<sup>263</sup> Posteriormente, señalaron que el término

B

[Redacted block containing a large letter 'B']

Al respecto, esta Comisión confirma que como lo señalaron los Notificantes, en la cláusula de no competencia contenida en el Contrato de Compraventa no se aclara el término

B

[Redacted] señalado en el párrafo anterior. Esta Comisión considera que la definición de

B

[Redacted]

Ahora bien, en escritos posteriores, los Notificantes manifestaron que

B

[Redacted] <sup>268</sup> y que

B

[Redacted]. Dichas manifestaciones resultan gratuitas, ya que como es bien conocido en las relaciones contractuales, como es el caso, *pacta sunt servada* es principio básico del Derecho que debe ser observado. Es decir, las partes del Contrato de Compraventa se obligan a lo pactado.

B

[Redacted]

Más aún, incluso bajo el escenario en que la cláusula de no competencia fuera modificada para no dejar lugar a vagas interpretaciones y acotar la cobertura producto al

B

[Redacted]” como lo señalaron Notificantes, esta Comisión considera que al señalar

B

[Redacted]”, la cláusula de no competencia se encuentra excedida. No obstante, por

B

[Redacted]

<sup>263</sup> Folios 01363 y 01364.

<sup>264</sup> Folio 02105.

<sup>265</sup> Folio 02106.

<sup>266</sup> Ídem.

<sup>267</sup> Ídem.

<sup>268</sup> Ídem.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

Aunado a ello, los Notificantes han señalado que [REDACTED] B [REDACTED] al STMPF, como lo hacen los Notificantes en su análisis de para definir el mercado relevante.

B

Sobre la duración de la cláusula de no competencia, los Notificantes argumentaron que los Compradores [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] Los Vendedores, por otra parte, [REDACTED] B [REDACTED]. Por tanto, los Notificantes argumentan que [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED].<sup>269</sup> Esta Comisión considera que la cláusula de no competencia se encuentra justificada en cuanto a la duración.

Respecto del ámbito geográfico, se advierte que las restricciones de no competencia no se limitan [REDACTED] B [REDACTED]. Al respecto, los Notificantes argumentaron que la cobertura geográfica consiste en [REDACTED] B [REDACTED]

B

[REDACTED] B [REDACTED] A manera de ejemplo, los Notificantes señalaron “Mahahual” y “Holbox” como rutas menores.<sup>272</sup>

Esta Comisión considera que la cláusula de no competencia se encuentra excedida [REDACTED] B [REDACTED]. De acuerdo con lo descrito ya en la presente resolución, los mercados relevantes relacionados con el negocio que será adquirido por los Compradores son exclusivamente el MR Puerto Juárez, MR Zona Hotelera y el MR Cozumel. De acuerdo con la cláusula de no competencia la cobertura geográfica considera [REDACTED] B [REDACTED]

<sup>269</sup> Folios 02107 y 02108.

<sup>270</sup> Folio 02106.

<sup>271</sup> Ídem.

<sup>272</sup> Ídem.

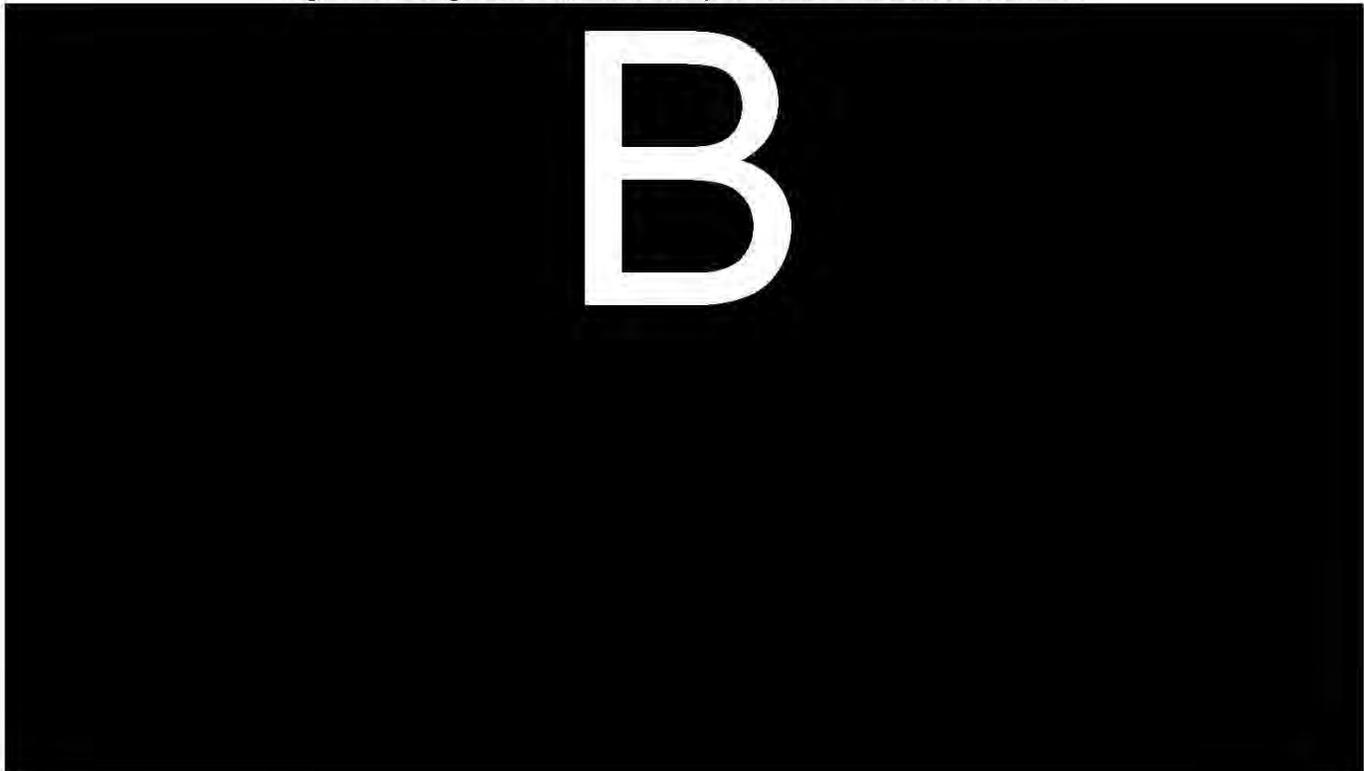


COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

B . Destaca de dicha definición que se considera B  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

Figura 19. Comparación Quintana Roo y sus costas vs mercados relevantes.



En la figura del lado izquierdo se muestra B Mientras que el lado derecho muestra B . Como se observa, el término B [Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

Ahora bien, los Notificantes señalaron que la racionalidad de la Operación para los Compradores es B [Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

<sup>273</sup> Aunque dicho motivo está desvinculado de la Operación, en el sentido que las Sociedades Objeto no prestan el servicio de STMPF hacia o desde la región de B el

<sup>273</sup> Folio 584.



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

señalamiento revela la posibilidad de que los Compradores desarrollen nuevas rutas de STMPF con origen y/o destino en [REDACTED] B [REDACTED]. Además, [REDACTED] B [REDACTED].

Con relación al término [REDACTED] B [REDACTED]”, el Contrato de Compraventa no describe este término. Sin embargo, es evidente que el STMPF es prestado solo en zonas marítimas, por lo que, [REDACTED] B [REDACTED].

Finalmente, [REDACTED] B [REDACTED]. [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED].

Por todo lo anterior, esta Comisión considera que la cláusula de no competencia se encuentra excedida [REDACTED] B [REDACTED].

**Novena.** La fracción IV del artículo 63 de la LFCE señala que para determinar si la concentración debe ser impugnada o sancionada en términos de la LFCE, la Comisión debe considerar:

*“IV. La participación de los involucrados en la concentración en otros agentes económicos y la participación de otros agentes económicos en los involucrados en la concentración, siempre que dichos agentes participen directa o indirectamente en el mercado relevante o en mercados relacionados. Cuando no sea posible identificar dicha participación, esta circunstancia deberá quedar plenamente justificada;”*

Los Compradores tienen dos (2) subsidiarias: [REDACTED] B [REDACTED]. La primera participa en el [REDACTED] B [REDACTED] y la segunda en [REDACTED] B [REDACTED], entre otras actividades.

Por su parte, los Vendedores participan en las sociedades descritas en la siguiente tabla.

Tabla 17. Listado de sociedades relacionadas en las que participan los Vendedores.

[REDACTED TABLE CONTENT]



# B

A lo largo de la presente resolución se analizaron las actividades de las Sociedades Objeto relacionadas con el STMPF.

Salvo lo anterior, no se identifica que los agentes económicos involucrados en la concentración participen en otros agentes económicos que realicen actividades relevantes para el análisis de la Operación.

**Décima.** Las fracciones V y VI del artículo 63 de la LFCE señalan que, para determinar si la concentración no debe ser autorizada o debe ser sancionada en términos de la LFCE, la Comisión debe considerar:

*“V. Los elementos que aporten los agentes económicos para acreditar la mayor eficiencia del mercado que se lograría derivada de la concentración y que incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia; y*

*VI. Los demás criterios e instrumentos analíticos que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias y los criterios técnicos.”*

Al respecto, el artículo 14 de las DRLFCE establece lo siguiente:

*“Artículo 14. Para efectos de la fracción V del artículo 63 de la Ley, se considera que una concentración logrará una mayor eficiencia e incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia, cuando el Agente Económico demuestre que las ganancias en eficiencia del mercado que se derivarán específicamente de la concentración superarán de forma continuada sus posibles efectos anticompetitivos en dicho mercado y resultarán en una mejora al bienestar del consumidor.*

*Para efectos de lo anterior, se entenderán como ganancias en eficiencia, entre otras, las siguientes:*

- I. La obtención de ahorros en recursos que permitan producir la misma cantidad del bien a menor costo o una mayor cantidad del bien al mismo costo, sin disminuir la calidad del bien;*
- II. La reducción de costos si se producen dos o más bienes o servicios de manera conjunta que separadamente;*
- III. La transferencia o desarrollo de tecnología de producción;*
- IV. La disminución del costo de producción o comercialización derivada de la expansión de una red de infraestructura o distribución; y*



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

*V. Las demás que demuestren que las aportaciones netas al bienestar del consumidor derivadas de la concentración superan sus efectos anticompetitivos.*

*Para que estas ganancias en eficiencia sean tomadas en cuenta por la Comisión, los notificantes deben presentar análisis, estudios económicos, peritajes u otros documentos que demuestren que dichas ganancias incrementarán el bienestar del consumidor.*

(...)

*La sola presentación de documentos para acreditar las ganancias en eficiencia a que se refiere este artículo no prejuzga sobre el fondo del asunto”.*

De conformidad con lo anterior, corresponde a los Notificantes acreditar: i) la existencia de una mayor eficiencia en el mercado como resultado de la concentración; ii) que la mayor eficiencia incidirá de manera favorable en el proceso de competencia y libre concurrencia; y iii) que las ganancias en eficiencia superarán de forma continuada los posibles efectos anticompetitivos de la concentración.

Además, para que las ganancias en eficiencia puedan ser tomadas en cuenta por la Comisión, el agente económico debe presentar análisis, estudios económicos, peritajes u otros documentos que demuestren que éstas incrementarán el bienestar del consumidor. Ahora bien, el hecho de que las ganancias en eficiencia deban ser un resultado específico de la concentración es de suma importancia. En términos generales, se considera que una eficiencia es resultado específico de la concentración cuando es poco probable que esa eficiencia se genere en ausencia de la concentración o de cualquier otro medio que tenga los mismos efectos. En otras palabras, las autoridades de competencia consideran que una eficiencia no es específica a la concentración si ésta pudiera generarse mediante otras alternativas que representan menos riesgos a la competencia.

Al respecto, de las constancias que obran en el Expediente, a la fecha los Notificantes no han proporcionado información y documentación relacionada con las eficiencias que podría generar la operación notificada, esto incluso después de haber sido notificados de los riesgos de la Operación.

Como parte de sus argumentos, los Notificantes señalaron que la naturaleza del STMPF tiene características de monopolio natural. Sobre esta manifestación, ya se señaló que los Notificantes no proporcionaron evidencia alguna que respalde sus dichos y tampoco existen indicios en el Expediente que vayan en ese sentido, incluso después de la notificación de riesgos realizada esta Comisión.

Por otra parte, **no es materia de análisis** de una notificación de concentración evaluar si un mercado tiene o no características de monopolio natural. Para ello existen otros recursos disponibles para los Notificantes por medio de los cuales pueden solicitar a esta Comisión que haga un pronunciamiento al respecto. De acuerdo con el artículo 63, fracción V, de la LFCE, esta Comisión sí debe analizar “[l]os elementos que aporten los agentes económicos para acreditar la mayor eficiencia del mercado que se lograría derivada de la concentración y que incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia (...)”. En el mismo sentido, el artículo 14 las DRLFCE establece que “(...) se considera que una concentración logrará una mayor eficiencia e incidirá favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia,

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

*cuando el Agente Económico demuestre que las ganancias en eficiencia del mercado que se derivarán específicamente de la concentración superarán de forma continuada sus posibles efectos anticompetitivos en dicho mercado y resultarán en una mejora al bienestar del consumidor [énfasis añadido]*". Sin embargo, como ya se ha reiterado, los Notificantes no han proporcionado, más allá de dichos, elementos de prueba sobre este punto.

Es importante resaltar que, contrario a lo indicado por los Notificantes, en el análisis de las condiciones de mercado realizado dentro de la DC-001-2020, el Pleno de esta Comisión señaló que no existían condiciones de competencia y, en particular, hizo referencia a la existencia de un monopolio en lo que en ese momento se denominó el mercado de Zona Hotelera. Lo anterior, sin realizar pronunciamiento alguno sobre las características o existencia de un monopolio natural. Por tanto, el argumento de los Notificantes en el sentido de que la Comisión ya determinó la existencia de un monopolio natural es falso. Asimismo, dicho señalamiento se realiza sin fundamento alguno, ya que los Notificantes no aportaron evidencia o información de aspectos que hayan cambiado entre la situación en la que se realizó aquel análisis y la situación actual que permitan señalar que el mercado ha devenido en un monopolio natural cuando antes no lo era.

Finalmente, se reitera que la carga de la prueba para demostrar eficiencias corresponde a los Notificantes, de acuerdo con los referidos artículos 63, fracción V, y 14 de la DRLFCE.

**Décima Primera.** De acuerdo con la fracción V del artículo 90 de la LFCE, en las concentraciones que la Comisión considere que existen posibles riesgos al proceso de competencia y libre concurrencia, ésta lo comunicará a los notificantes a efecto de que éstos pudieren presentar condiciones que permitan corregir los riesgos señalados.

Mediante el Acuerdo de Comunicación de Riesgos, esta Comisión les comunicó los riesgos identificados en la presente operación.

Al respecto, los Notificantes propusieron como condiciones las siguientes:

B



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

B

En relación con la propuesta de condiciones, los Notificantes propusieron B a B a. Además, los Notificantes manifestaron su intención de B sino que pretendían mantener B

Al respecto, se advierte, en primer lugar, que los Notificantes no propusieron condiciones para mitigar los riesgos en el MR Cozumel, a pesar de que esta Comisión les notificó los riesgos a la competencia que identificaba en este mercado, específicamente, en la notificación de riesgos se señaló: *“En este sentido, en ausencia de la operación notificada en el MR Cozumel existirían tres operadores, lo cual se ve mermado con la materialización de la operación. La eliminación de un tercer competidor potencial reduciría las posibilidades de elección de los usuarios y eliminaría los incentivos a mejorar en la calidad del servicio”*,<sup>276</sup> lo cual se refuerza con el hecho de que Xcaret ya inició operaciones y ha obtenido una participación de mercado de B en solo dos meses.

En segundo lugar, los Notificantes manifestaron inicialmente que, para B

<sup>277</sup> Posteriormente, los Notificantes señalaron que en caso de que se llegue a condicionar la Operación, B

Sin embargo, de acuerdo con la información presentada por los Notificantes, B. Lo anterior, toda vez que B.

En tercer lugar, los Notificantes señalaron que éstos B

<sup>278</sup> Posteriormente, B

Asimismo, mencionaron que B

<sup>274</sup> Folios 05412 y 05413.

<sup>275</sup> Folio 05787.

<sup>276</sup> Folio 5354.

<sup>277</sup> Folio 05702.

<sup>278</sup> Folio 05703.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

B<sup>279</sup> Sin embargo, no especificaron B  
De igual forma, omitieron  
acreditar B

En cuarto lugar, los Notificantes manifestaron inicialmente que la B  
B<sup>280</sup> y, por tanto, se dedicaría a B  
B<sup>281</sup> Es decir, en caso de que B  
B sería prestando B. Los  
Notificantes omitieron aclarar esta cuestión.

Por tanto, no es posible para esta Comisión evaluar adecuadamente la idoneidad de dichas condiciones para corregir los riesgos señalados en el Acuerdo de Comunicación de Riesgos. Incluso si se analizara la condición propuesta por los Notificantes en sus términos, resultaría insuficiente para prevenir los riesgos asociados a la Operación en el MR Zona Hotelera.

Específicamente, se advierte que los Notificantes fueron omisos en garantizar que el B  
Este negocio debe poseer B  
Sin embargo, los Notificantes se  
restringieron a señalar que B  
B<sup>282</sup> sin acreditar que B

En relación con lo anterior, las mejores prácticas en la materia indican que son los agentes económicos participantes en una concentración quienes deben demostrar que la unidad de negocio en cuestión contiene todos los elementos necesarios. Esto es, que es un negocio separable del negocio de la operación y que es un negocio capaz de competir tan pronto como se implemente el remedio.<sup>283</sup>

Con base en lo anterior, esta Comisión no tiene elementos suficientes para evaluar la idoneidad de los compromisos ofrecidos por los Notificantes, ante la falta de concreción de éstos, conforme se señala a continuación:

- i. Los Notificantes no proporcionaron un listado específico y completo, señalando cuáles son B

<sup>279</sup> Folio 5766.

<sup>280</sup> Folio 05409.

<sup>281</sup> Folio 05413.

<sup>282</sup> Folio 05700.

<sup>283</sup> Para mayor abundancia véase: [https://www.internationalcompetitionnetwork.org/wp-content/uploads/2018/05/MWG\\_RemediesGuide.pdf](https://www.internationalcompetitionnetwork.org/wp-content/uploads/2018/05/MWG_RemediesGuide.pdf)



Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

por lo que no es posible para esta Comisión evaluar si dichos activos garantizarán la permanencia de un negocio viable, funcional y competitivo. A insistencia de esta autoridad, los Notificantes únicamente señalaron que B

[Redacted text block]

ii. Más aún, este Pleno advierte que existen diversos activos para prestar el STMPF entre las rutas de B son compartidos, como se señaló a lo largo de la presente resolución. Por ejemplo, la venta de boletos en Isla Mujeres se realiza desde una misma taquilla para todas las rutas, las embarcaciones tienen permisos “multipuertos”, las embarcaciones requieren un lugar para pernoctar. B. Por ello, no es posible identificar cuáles son los activos específicos de cada ruta.

iii. En relación con las embarcaciones, los Notificantes manifestaron previamente que, para B. Sin embargo, posteriormente señalaron que B.

iv. Los Notificantes señalaron que en caso de que se llegue a condicionar la Operación, podrán B. Sin embargo, aclaran que, B. Aunado a ello, B. Ahora, en caso de que B.

v. En el eventual caso de autorización condicionada de la Operación, los horarios en que se B los cuales se podrían ampliar o disminuir dependiendo de la demanda que enfrenten los Vendedores. De la información presentada por los Notificantes, se observa que B. Lo

<sup>284</sup> Folio 05702.



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023

anterior, toda vez que ninguna cuenta con [REDACTED] B

- vi. Más aún, los Notificantes manifestaron que la [REDACTED] B  
[REDACTED]  
[REDACTED]<sup>285</sup> y, por tanto, se dedicaría a [REDACTED] B  
[REDACTED]”<sup>286</sup> Es  
decir, en caso de que los Vendedores [REDACTED] B  
[REDACTED]
- vii. Los compromisos ofrecidos no abarcan los riesgos identificados por esta Comisión en el MR Cozumel, por lo que no estarían tampoco remediando los problemas de competencia en este mercado.

Por lo anterior expuesto, se reitera que las condiciones propuestas por los Notificantes, aún analizadas en sus términos, resultan insuficiente para prevenir los riesgos asociados a la Operación en el MR Zona Hotelera. Asimismo, los Notificantes omitieron proponer condiciones para mitigar los riesgos que les fueron notificados mediante el Acuerdo de Comunicación de Riesgos en el MR Cozumel.

En relación con la cláusula de no competencia, los Notificantes se comprometieron a modificar la cláusula para ajustarla a los criterios considerados como válidos por esta Comisión. [REDACTED] B  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED].

Esta Comisión estima que las modificaciones propuestas por los Notificantes podrían mitigar los riesgos asociados a la estipulación de una cláusula de no competencia en la Operación. Con la salvedad de que [REDACTED] B [REDACTED]. No obstante, los Notificantes señalaron que [REDACTED] B [REDACTED]  
[REDACTED]

La Operación consiste en la adquisición por parte de los Compradores del [REDACTED] B [REDACTED] de las acciones representativas del capital social de las Sociedades Objeto,<sup>287</sup> propiedad de los Vendedores. La Operación como fue notificada tiene efectos en tres (3) mercados relevantes definidos en esta Resolución. Si bien no se identificaron problemas de competencia en el MR Puerto Juárez, este Pleno considera que la Operación no puede ser autorizada en los términos en

<sup>285</sup> Folio 05409.

<sup>286</sup> Folio 05413.

B



COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Pleno  
Resolución  
Expediente CNT-018-2023**

que fue notificada, ya que los Notificantes no presentaron condiciones idóneas, como está señalado en esta sección.

**Décima Segunda.** De conformidad con el artículo 61 de la LFCE, que señala que la Comisión no autorizará aquellas concentraciones cuyo objeto o efecto sea disminuir, dañar o impedir la competencia y la libre concurrencia respecto de bienes o servicios iguales, similares o sustancialmente relacionados, en relación con el artículo 62 de la LFCE que dispone que se consideran ilícitas aquellas concentraciones que tengan por objeto o efecto obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia o la competencia económica; así como de conformidad con el artículo 63 de la LFCE, antes transcrito y con base en todo lo señalado previamente en esta resolución, se advierte que la transacción de mérito podría conferir a los Compradores poder sustancial en términos de la LFCE en el MR Zona Hotelera y en el MR Cozumel, por lo que se actualiza la fracción I del artículo 64 de la LFCE, con lo cual se podría obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia y la competencia económica.

Por lo anterior, se considera que se debe objetar la concentración notificada por Grupo Xcaret, S.A.P.I. de C.V., Promotora Xcaret, S.A.P.I. de C.V., Operadora Marina Ganadora, S.A. de C.V., Friex Inmobiliaria, S.A.P.I. de C.V., Servicios Mexicanos Náuticos, S.A. de C.V., Inversiones Cozumel Aldora, S.A. de C.V., [REDACTED] A

[REDACTED] relativa al expediente en que se actúa, en los términos en los cuales fue planteada en el Escrito de Notificación y los demás escritos, documentos e información presentada por los Notificantes.

Por lo anteriormente expuesto, el Pleno de esta Comisión,

**RESUELVE**

**ÚNICO.** Se objeta la concentración notificada por Grupo Xcaret, S.A.P.I. de C.V., Promotora Xcaret, S.A.P.I. de C.V., Operadora Marina Ganadora, S.A. de C.V., Friex Inmobiliaria, S.A.P.I. de C.V., Servicios Mexicanos Náuticos, S.A. de C.V., Inversiones Cozumel Aldora, S.A. de C.V.,

[REDACTED] A [REDACTED] de acuerdo con los antecedentes y consideraciones de derecho señalados a lo largo de esta resolución, en los términos en que fue presentada conforme al escrito de notificación, documentos e información presentada por los Notificantes y que obran en el expediente en el que se actúa.

**Notifíquese.-** Así lo resolvió, por mayoría de votos, el Pleno de esta Comisión en la sesión de mérito, con voto concurrente de la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez, por considerar que la operación, derivado de la regulación, debió analizarse en dos mercados relevantes; i) MR Cancún (rutas desde y hacia Puerto Juárez y Zona Hotelera e Isla Mujeres) y ii) MR Cozumel. En el MR Cancún, el agente resultante sería el único oferente del servicio, lo cual no solo contraviene lo establecido en el artículo 28 de la Constitución, sino que le otorga la capacidad de restringir la oferta de viajes para aumentar sus beneficios sin competidor o mecanismo regulatorio que lo contrarreste, ya que la regulación vigente no contempla una obligación de número de viajes para

COMISIÓN FEDERAL DE  
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente CNT-018-2023**

suministrar el servicio. Mientras que, en el MR Cozumel, el agente resultante detentaría una participación cercana al [REDACTED] B y tampoco se identifica una regulación que contemple una obligación en el número de viajes. Lo anterior, aunado a la existencia de barreras a la entrada para prestar el servicio de Servicio de Transporte Marítimo de Personas en su modalidad de ferry, como lo son las altas inversiones, permisos asociados a la prestación del servicio, así como el limitado acceso a muelles, actualiza la fracción I del artículo 64 de la LFCE en ambos mercados. Además, por considerar que la cláusula de no competir se encuentra excedida y los compromisos presentados por los Notificantes resultan insuficientes para mitigar los riesgos en materia de competencia y libre concurrencia, [REDACTED] B

[REDACTED]. Con voto en contra de objetar la operación y a favor de autorizarla, sujeta a la modificación de la cláusula de no competir propuesta por parte de los Notificantes, de los Comisionados José Eduardo Mendoza Contreras, quien realizará voto particular por escrito en términos del artículo 33 segundo párrafo de los Lineamientos para el funcionamiento del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica;<sup>288</sup> Ana María Reséndiz Mora y Giovanni Tapia Lezama, quienes coincidieron con la conclusión y las razones expuestas por el Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras, con fundamento en los artículos citados a lo largo de la presente resolución, y se emite en la fecha de la firma electrónica; lo anterior, ante la fe de la Directora General de Asuntos Jurídicos, en suplencia por vacancia del titular de la Secretaría Técnica de la Comisión, de conformidad con los artículos 1, 2, fracción VIII, 4, fracción IV, apartado A, letra a, 18, 19, 20, fracciones II, XXVI, XXVII y LVI, y 50, fracción I, del Estatuto.

---

<sup>288</sup> Emitidos mediante Acuerdo CFCE-219-2021, el nueve de septiembre de dos mil veintiuno.

## VOTO PARTICULAR

**Comisionado:** José Eduardo Mendoza Contreras  
**Expediente:** CNT-018-2023

Concentración entre Grupo Xcaret, S.A.P.I. de C.V.; Operadora Marina Ganadora. S.A. de C.V.; Friex Inmobiliaria, S.A.P.I. de C.V.; Servicios Mexicanos Náuticos, S.A. de C.V.; Inversiones Cozumel Aldora, S.A. de C.V. y otros.

Con fundamento en los artículos 28, fracción VI del párrafo vigésimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 18 de la Ley Federal de Competencia Económica; 14 fracción I del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica; y 33, segundo párrafo de los Lineamientos para el Funcionamiento del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, presento **VOTO PARTICULAR** respecto del expediente **CNT-018-2023**.

### 1. Antecedentes

En la 17ª Sesión Ordinaria de 2024 del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece), llevada a cabo el 13 de mayo de 2024 se listó para presentación, discusión y resolución la operación de mérito. Sin embargo, la votación del asunto fue pospuesta a petición de algunos comisionados por considerar que aún existían diversas dudas y comentarios y que posponer la votación permitiría revisarlos a detalle.

Hago notar que las conclusiones vertidas en la Ponencia que presenté a los comisionados en la 17ª Sesión Ordinaria anteriormente mencionada no difieren de forma significativa de la Ponencia que presenté posteriormente en la 28ª Sesión Ordinaria de 2024, llevada a cabo el 08 de agosto de 2024.

También considero importante mencionar que el análisis de ésta operación, lo realizo con base en lo dispuesto en el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en el artículo 2 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE), en donde se establece que el objeto de la Cofece es garantizar la libre competencia y concurrencia, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones **y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados** [énfasis añadido]; así como en los elementos que obran en el expediente respectivo, elementos considerados a partir de la ciencia económica y hechos notorios para la Cofece cuyo origen es la determinación de la ausencia de condiciones de competencia efectiva en diversas rutas de transporte marítimo de pasajeros en la modalidad de ferris en las rutas con origen o destino en el norte de Quintana Roo en el expediente DC-001-2020.

Cabe destacar que el control de concentraciones fue concebido por el legislador como un procedimiento orientado a prevenir la realización de concentraciones que conllevaran un deterioro de la competencia económica, es decir, tiene un enfoque eminentemente preventivo,<sup>1</sup> en contraste con los procedimientos adversariales, que se orientan a desahogar procedimientos

1 Cfr. Gaceta Parlamentaria, Año XVII Palacio Legislativo de San Lázaro, jueves 20 de febrero de 2014 Número 3966-III. Iniciativas Del titular del Ejecutivo federal, con proyecto de decreto que expide la Ley Federal de Competencia Económica, y reforma el artículo 254 Bis del Código Penal Federal. Anexo III. <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/62/2014/feb/20140220-III.pdf>  
Cfr. Secretaría de Economía (2018). La Reforma en Competencia Económica y el papel de la Secretaría de Economía. <https://www.economia.gob.mx/files/sipot/318/XLI/2016%20Adecuar%20Modificar%20Redactar%20Contenidos.pdf>



**Pleno**  
**Voto Particular del**  
**Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras**  
**Expediente CNT-018-2023**

administrativos acusatorios, es decir, por contradicción.<sup>2</sup> En este sentido, los Comisionados están obligados a considerar en sus resoluciones, los hechos, la información y los medios de convicción disponibles. Así, en el caso que nos ocupa, el presente voto particular y los razonamientos expresados se sustentan, como ya se dijo anteriormente, en las manifestaciones y documentos que obran en el expediente CNT-018-2023, la aplicación de principios, modelos y conceptos de la ciencia económica que permiten la adecuada apreciación de los hechos en cuestión, así como en un marco analítico sobre la determinación de la ausencia de condiciones de competencia efectiva (expediente DC-001-2020).

## 2. Marco teórico de la transacción

La operación, notificada en enero de 2023, se realiza en tres mercados relevantes en los que previamente (diciembre de 2021) la COFECE, con base en el artículo 96 de la LFCE, determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva (expediente DC-001-2020).

Esta Ponencia 3 considera que, con base en la experiencia de estudios e investigaciones de mercado realizadas por instituciones privadas, gubernamentales y académicas, el análisis de cualquier mercado debe tomar en cuenta no solo su estructura y los detalles de cómo funciona, sino también su regulación.<sup>3,4</sup> Lo anterior cobra más relevancia porque la COFECE ya se pronunció sobre los mercados involucrados en esta transacción y, como resultado de ello, se emitió regulación específica.<sup>5</sup>

El análisis de concentraciones, y los procedimientos de investigación de prácticas monopólicas que realiza la COFECE, buscan en el primer caso, entender los posibles efectos de una concentración en un mercado específico y en el segundo entender los efectos de posibles prácticas monopólicas.

En congruencia con lo anterior, esta Ponencia estima necesario realizar algunas consideraciones técnicas sobre los elementos estructurales, regulatorios y de comportamiento que pueden llevar a la ausencia de condiciones de competencia efectiva, contrastar estos con la resolución emitida por la COFECE en el expediente DC-001-2020, y, a partir de ello, analizar la presente concentración.

Como lo señala Motta (2004), la competencia no es un fin en sí mismo, sino un instrumento para lograr la eficiencia de los mercados,<sup>6</sup> lo anterior es congruente con el artículo 28 de la CPEUM y con la propia LFCE que establecen a la COFECE como el órgano del Estado

2 Cfr. Gaceta Parlamentaria, Año XVII Palacio Legislativo de San Lázaro, jueves 20 de marzo de 2014 Número 3985-IX. Declaratoria de publicidad de dictámenes De la Comisión de Economía, por el que se expide la Ley Federal de Competencia Económica y se reforma el artículo 254 Bis del Código Penal Federal. <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/62/2014/mar/20140320-IX.pdf>

3 Joskow, P. (2005), Regulation and Deregulation after 25 Years: Lessons Learned for Research in Industrial Organization. *Review of Industrial Organization*, 26(2), 169-193 y OCDE (2016), Exámenes de mercado en México: un manual del secretariado de la OCDE, <https://www.oecd.org/da/competition/Exámenes-de-mercado-en-México-Manual-2016.pdf>.

4 Para llegar a un buen entendimiento de la estructura de los mercados Joskow (2007) resalta la importancia de conocer los atributos básicos, tanto estructurales como institucionales, de la industria bajo análisis, así como contar con datos de calidad. Joskow, P. (2007), Chapter 16. Regulation of Natural Monopolies, *Handbook of Law and Economics*, 2: 1227-1348.

5 El 18 de marzo de 2022, la Secretaría de Marina (SEMAR) publicó las Bases para el establecimiento de regulación tarifaria por la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros en la zona norte del Estado de Quintana Roo ([https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5646108&fecha=18/03/2022#gsc.tab=0](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5646108&fecha=18/03/2022#gsc.tab=0))

Así, dado que la COFECE determinó la ausencia de condiciones de competencia efectiva, una vez agotado el procedimiento al que hace referencia el artículo 96 de la LFCE, resulta aplicable el principio de confianza legítima pues la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido que “en el caso de que la actuación de los poderes públicos haya creado en una persona interesada confianza en la estabilidad de sus actos, éstos no pueden modificarse de forma imprevisible e intempestiva, salvo el supuesto en que así lo exija el interés público.” (Cfr. Tesis: 2a./J. 103/2018 (10a.) Registro digital: 2018050. Instancia: Suprema Corte de Justicia de la Nación, Décima Época, Materia(s): Constitucional. Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Tipo: Tesis de Jurisprudencia, Rubro: CONFIANZA LEGÍTIMA. CONSTITUYE UNA MANIFESTACIÓN DEL DERECHO A LA SEGURIDAD JURÍDICA, EN SU FACETA DE INTERDICCIÓN DE LA ARBITRARIEDAD.

6 Motta, M. (2004), *Competition policy: theory and practice*, Cambridge University Press.

Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

Mexicano, garante del funcionamiento eficiente de los mercados.<sup>7</sup> Dado lo anterior, esta Ponencia considera que el análisis de competencia debe ir más allá de solo considerar el número de empresas que operan en un mercado determinado.<sup>8</sup>

Es ampliamente conocido que, desde el punto de vista teórico, el análisis de competencia parte de dos modelos extremos, monopolio y competencia perfecta, pero estas situaciones difícilmente se presentan en la realidad, porque usualmente en los mercados participan un número reducido de empresas, situación conocida como oligopolio.

Sin embargo, en la mayoría de los casos los mercados oligopólicos son considerados razonablemente competitivos,<sup>9</sup> por lo que solo en algunos de ellos, en donde se presentan ciertas particularidades, tradicionalmente se ha aplicado algún tipo de intervención por reguladores especializados o se han aplicado medidas de desincorporación estructural o de acceso por parte de las agencias de competencia.<sup>10,11</sup>

Al respecto, es útil referirse a la tradición de los Estados Unidos sobre el problema del monopolio. En ese país, los monopolios no son ilegales, lo ilegal es adquirir o mantener una posición monopolística mediante conductas anticompetitivas.<sup>12</sup> Si por su eficiencia una empresa logra una posición de monopolio, es libre de cobrar precios monopolísticos. La idea es que dichos precios (y los consecuentes márgenes) propiciarán la entrada de competidores y esta entrada, ya sea real o potencial, tendrá el efecto de disciplinar los precios restaurando la competencia en el mercado.<sup>13</sup>

El problema es que el mercado puede evolucionar de forma que una empresa o un grupo reducido de empresas, por ejemplo, un duopolio, en ausencia de conductas anticompetitivas, mantengan su posición dominante durante un periodo extenso, sin que la entrada, o por lo menos su amenaza, discipline los precios, la calidad y la propia eficiencia.

Los economistas, poniendo de lado la existencia de prácticas anticompetitivas, han analizado las características de ciertos mercados que pueden concentrarse en pocas empresas y, en donde la competencia difícilmente ocurrirá, por lo que sería necesaria alguna intervención regulatoria.

Joskow (2007), quien realiza una revisión exhaustiva de la literatura, sostiene que esas

<sup>7</sup> En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (última reforma publicada en DOF 22-03-2024), el artículo 28, párrafo décimo cuarto, establece que “El Estado contará con una Comisión Federal de Competencia Económica, que será un órgano autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tendrá por objeto garantizar la libre competencia y concurrencia, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopolísticas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, en los términos que establecen esta Constitución y las leyes.”

La Ley Federal de Competencia Económica (última reforma publicada en DOF 20-05-2021) es una Ley de “orden público e interés social, aplicable a todas las áreas de la actividad económica y de observancia general en toda la República” (artículo 1), que tiene por objeto “prevenir, investigar, combatir, perseguir con eficacia, castigar severamente y eliminar (...) las barreras a la libre concurrencia y la competencia económica, y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados” (artículo 2). Para ello, prohíbe las conductas anticompetitivas (artículo 52) y otorga facultades a la Comisión (artículos 10 y 12, fracciones I, IV) para sancionarlas (artículo 127).

<sup>8</sup> La literatura económica reconoce que los mercados pueden fallar por la presencia de externalidades, información asimétrica, e industrias con características de monopolio natural (Armstrong et al. (1994)). Dependiendo de la gravedad de estas fallas, a veces es necesaria una intervención reguladora.

<sup>9</sup> Clark, J.M. (1940), Toward a Concept of Workable Competition, *The American Economic Review*, 30, 241–46.

<sup>10</sup> Mercados de infraestructura como eléctrico, gas, transporte ferroviario en donde se crearon agencias regulatorias en EUA, o en casos revisados por la agencia antitrust en los que se implementó la separación de activos (Standard Oil Co. of New Jersey v. United States, 221 U.S. 1 (1911), United States v. AT&T, 552 F.Supp. 131 (1982)) o el acceso a insumos esenciales como United States v. Terminal Railroad Ass'n of St. Louis (1912), Otter Tail Power Co. v. United States, 410 U.S. 366 (1973) y otros, así como el caso europeo Sea Containers v. Stena Seali (1994).

<sup>11</sup> En OECD (2019), Competition for the market, se señala que existen diversas razones por las que un mercado puede estar concentrado e incluso sólo puede existir única empresa. Algo característico es que las barreras a la entrada y a la salida hacen que las empresas tiendan a competir por ser el proveedor de todo el mercado, más que por la cuota de mercado. El carácter binario del éxito o el fracaso en estos mercados hace que siempre resulten concentrados cuando se definen correctamente, aunque esto no significa necesariamente que no existan presiones competitivas sobre los incumbentes. Sin embargo, estas presiones son, por definición, más débiles que en otros mercados y, por lo tanto, existe un papel potencial para que el gobierno sea proactivo a la hora de facilitar la rotación del mercado.

<sup>12</sup> Esto es similar en el caso de México, porque la LFCE no castiga el abuso de dominancia en la forma de precios elevados o márgenes elevados, pero sí que una empresa con posición dominante abuse de su poder mediante la realización de prácticas monopolísticas.

<sup>13</sup> Se maximiza el bienestar total ya que al bajar los precios se benefician los consumidores (eficiencia distributiva) y al incrementarse la productividad, los recursos son asignados de manera eficiente (eficiencia productiva).

Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

características parten de la definición tecnológica de monopolio natural, relacionada con la presencia de economías de escala y alcance,<sup>14</sup> pero no se limita a esto, ya que este concepto incluye la presencia de costos fijos hundidos<sup>15</sup> como una proporción importante de los costos totales, de forma que, aunque las economías de escala y/o alcance se agoten<sup>16</sup> en relación con la demanda a ser atendida, no tenga lugar la entrada de competidores, por el riesgo de no recuperar sus costos fijos hundidos.

Esta situación crea dificultades analíticas en las agencias de competencia, porque en general no están acostumbradas a lidiar con la presencia de costos fijos hundidos en su análisis, quizás derivado del enfoque en el bienestar de consumidor.<sup>17</sup> No obstante, en mercados como los descritos, la duplicación innecesaria de costos produce ineficiencias productivas que tienden a reducir el bienestar total, en algunos casos también reduciendo el bienestar de los consumidores.<sup>18</sup>

Asimismo, Joskow (2007) señala que cuando se incorpora al análisis la presencia de costos fijos hundidos es posible explicar por qué hay mercados en los que, existiendo varias empresas inicialmente, algunas salen y no vuelven a entrar. La existencia de costos fijos hundidos crea oportunidades para el comportamiento estratégico del incumbente para bloquear, pelear o acomodar la entrada de competidores. En este último caso, el incumbente busca acomodar la entrada de un número reducido de competidores al menor costo posible para ambos, de modo que le sea rentable a ambas partes.<sup>19</sup>

Por su parte Belleflame y Peitz (2010)<sup>20</sup> señalan que la existencia de costos fijos hundidos exógenos (inversiones en activos físicos) y costos hundidos endógenos (inversión en publicidad o en investigación y desarrollo) hacen que haya pocas empresas en el mercado. Cuando se expande la demanda, los costos fijos hundidos exógenos permiten una mayor incorporación de nuevas empresas de las que pueden entrar en presencia de costos fijos hundidos endógenos.

Para ilustrar la relevancia de los costos fijos hundidos en la inexistencia de condiciones de competencia efectiva se pueden considerar los resultados del modelo de Chamberlain, que se sustenta en economías de escala no muy pronunciadas, las cuales en el largo plazo llevarían a la entrada de empresas y a un resultado de mercado en donde el precio sería igual a costo medio.<sup>21</sup> Si se piensa en ese tipo de resultado entonces existirían condiciones de competencia efectiva o “workable competition”, solo que, por las características de la industria, en el largo

<sup>14</sup> Se requiere subaditividad de costos para el caso de un solo producto y convexidad en un rayo “trans-ray convexity” para el caso multiproducto. Ver Mendoza, J. E. (2004), *Designing Industry Structure and Regulation under Political Economy Constraints*; <https://openresearch.surrey.ac.uk/esploro/outputs/99511140102346?skipUsageReporting=true> y Baumol, W. J. (1977), *On the proper cost tests for natural monopoly in a multiproduct industry*, *American Economic Review*, 67: 809-822.

<sup>15</sup> En un extremo, los costos hundidos implican la no recuperación de la inversión, por ejemplo, un ducto de transporte de gas que no tendría valor de recuperación, pero en general el concepto es relativo, ya que se podría tener un uso alternativo, pero con un castigo importante sobre la inversión inicial. Debe señalarse que no se debe confundir el término costo fijo hundido con costo evitable O'Donogue, R. & J. Padilla (2020), *The law and economics of article 102 TFEU*, Hart Publishing.

<sup>16</sup> La definición tecnológica de monopolio natural supone que las economías de escala y/o alcance tienen lugar en un amplio rango de la demanda, por lo que los costos medios y marginales son decrecientes, con los costos marginales por debajo de los costos medios, de tal manera que, si la empresa cobra precio igual a costo marginal, no recuperaría sus costos. No obstante, los costos fijos hundidos elevados con relación a la demanda total producen que, aun con deseconomías de escala, costos medios y marginales crecientes, con costos marginales superiores a los costos medios, persisten pocas empresas, ya que el o los entrantes no podrían recuperar su inversión.

<sup>17</sup> Se debe observar que la COFECE cuenta con los procedimientos establecidos en los artículos 94 y 96 de la LFCE, mismos que permiten incorporar en su análisis estos aspectos. Asimismo, en los procedimientos de concentraciones y prácticas monopólicas relativas es posible considerar este tipo de costos en la evaluación de la posible existencia de poder sustancial o en la determinación de barreras a la entrada, tal como se hizo en el presente expediente.

<sup>18</sup> Si la misma demanda se tiene que suplir con la duplicación innecesaria de costos normalmente se incrementan los precios. Si lo precios no se incrementan entonces los costos no se recuperan en su cabalidad y con ello la calidad del servicio puede disminuir.

<sup>19</sup> Tirole (1988) señala que un aspecto fascinante de los costos hundidos es su valor en términos de compromiso. Los costos hundidos se tratan de un fenómeno multitemporal. Una empresa puede acomodar la entrada al dar por hecho que habrá entrada y simplemente trata de afectar la conducta de esa empresa una vez que entra. Tirole, J. (1988), *The Theory of Industrial Organization*, MIT Press Books, The MIT Press, 1, Capítulo 8.

<sup>20</sup> Belleflamme, P. y M. Peitz (2010), *Industrial Organization, Markets and Strategies*, Cambridge University Press.

<sup>21</sup> Ver descripción del modelo en Fernández de Castro, F. (2003), *Economía industrial: un enfoque estratégico*, McGraw-Hill.

Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

plazo, la dinámica competitiva llevaría a un resultado de segundo óptimo con precio igual a costo medio (igual al de regulación óptima), por lo que el mercado no requeriría ser regulado.

Por otra parte, en el contexto de economías de escala y ausencia de costos fijos hundidos, la teoría de mercados contestables llega al resultado de que la sola amenaza de entrada lleva al monopolista a fijar precio igual a costo medio (Joskow, 2007). De este modo, la teoría del entrante potencial bastaría para que no fuera necesario regular el mercado.

Cabe notar que la existencia de costos fijos hundidos no es la única razón por la que podrían no existir condiciones de competencia efectiva, como se menciona más adelante, sin embargo, tanto el expediente DC como el presente expediente se identifica la presencia de altos costos fijos indivisibles y costos hundidos en publicidad.

Por otro lado, existe literatura sobre estas industrias que demuestra la existencia de costos fijos hundidos. En su revisión sobre la industria naviera costera, la autoridad de competencia de Papúa Nueva Guinea estableció que en esta industria existen una serie de barreras económicas naturales que los nuevos operadores deben superar antes de poder competir con los incumbentes que incluyen elevados costos de instalación y un alto nivel de costos hundidos.<sup>22</sup> En un estudio sobre Canadá,<sup>23</sup> también se resalta la naturaleza de los costos en los servicios de ferri, que es de tipo hundido.

Por ejemplo, Rus et al (2023)<sup>24</sup> señalan que en la industria del transporte y especialmente en el caso de puertos, los costos hundidos son relevantes. Esta misma fuente apunta que “[e]n el transporte marítimo y fluvial, tanto de pasajeros como de mercancías, la estructura de costes del productor viene dada fundamentalmente por el tipo de vehículo utilizado. La profundidad de las vías navegables y las limitaciones del espacio portuario en la ruta que se desea servir determinan el calado y la eslora máxima de los buques.”

En este sentido, aunque pudiera suponerse que un ferri puede llevarse de servir una ruta a otra con facilidad, deben tomarse en consideración diversos elementos para que efectivamente esto sea posible. Como manifestaron las Partes, respecto a su análisis sobre cuántas embarcaciones pueden coexistir en los muelles, refirió que en todos los muelles pueden coexistir **B** embarcaciones, salvo en el Embarcadero, donde no sería seguro por encontrarse en un canal de navegación, en Playa Caracol (por tener una sola posición de atraque habilitada) y en los muelles Puerto Juárez e Isla Mujeres, en donde se cuenta con 6 posiciones de atraque, pero señaló que para todos los casos: **B**

**B**.” Es decir, no cualquier tipo de embarcación puede ser llevada a cualquier muelle.

Asimismo, el concepto de costos fijos hundidos no es absoluto, esto es, bajo ciertas condiciones, un activo podría representar un costo fijo hundido en un mercado determinado, y no serlo en otro.

Ilustra lo anterior el caso de las aerolíneas, un avión, si sirve una ruta y la demanda cae, pudiera llegar a cambiarse a otra ruta que tenga mayor demanda.<sup>25</sup> Es cierto que, para diversos mercados, si los activos pueden reubicarse, no constituirían costos fijos hundidos. Sin

<sup>22</sup> Ver estudio sobre Papua Nueva Guinea: Independent Consumer Competition Commission (2007), Review of the PNG Coastal Shipping Industry, <https://iccc.gov.pg/wp-content/uploads/2023/08/ICCC-Coastal-Shipping-Review-Final-Report-2007.pdf>

<sup>23</sup> Waters II, W. G. et al (2021), *Coastal Gateways: Costs and Subsidies on British Columbia Coastal Ferry Routes*, Papers 314699, Canadian Transportation Research Forum (CTRF).

<sup>24</sup> Rus, Ginés de et al (2003), *Economía del transporte*, Antoni Bosch editor.

<sup>25</sup> Hasta aquí como se comenta en nota al pie 55 de O'Donogue, R. & J. Padilla (2020).

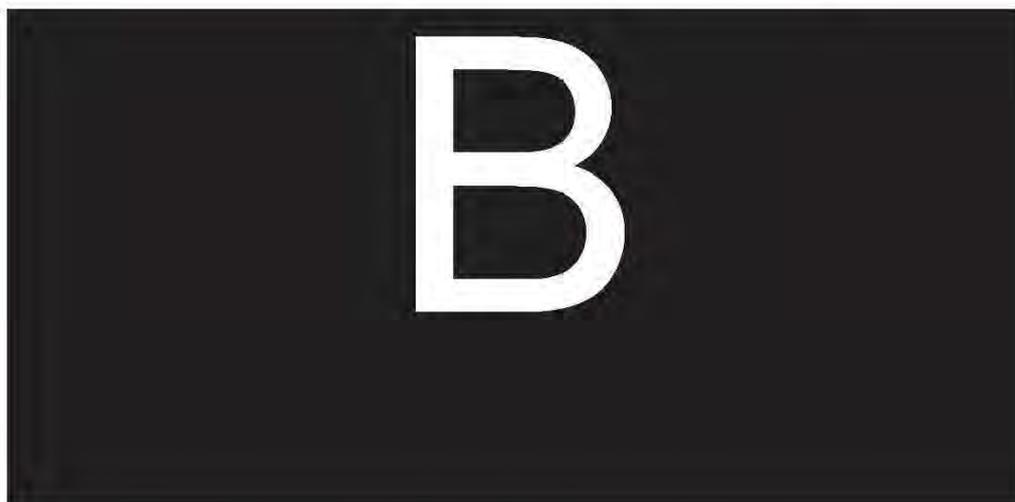


**Pleno**  
**Voto Particular del**  
**Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras**  
**Expediente CNT-018-2023**

embargo, esto no puede ser absoluto, depende de las condiciones de cada mercado y de su regulación (en ese caso respecto al tráfico aéreo, permisos, etc). Por ejemplo, un autobús de pasajeros podría representar un costo fijo hundido en una zona alejada, en donde dicho vehículo no tuviera un uso alternativo y transportarlo para dar el servicio de pasajeros a otro mercado resulte costoso, o bien, podría representar un costo fijo hundido si su venta en un mercado secundario de vehículos usados resulta en un pago muy por debajo de su valor.

En la presente transacción, como ya se mencionó, como se establece en la literatura y como se analizó la declaratoria DC-001-2020 y también en el presente Expediente, se observan diversos tipos de costos hundidos, tanto exógenos (los que incurren las empresas para entrar o mantenerse en el mercado, asociados con la infraestructura), como endógenos (el caso de la publicidad).

Considerando lo anterior y conforme a la teoría económica, se ha observado que la demanda de pasajeros en ferris sufrió caídas considerables como consecuencia de la pandemia covid-19 y que apenas en 2022 se recuperó, incluso sin llegar a niveles pre-pandemia en MR Puerto Juárez y Cozumel. Es decir, la existencia de pocos participantes en el mercado, que en general no ha sido mayor de 3 parece ser consistente con una estructura de oferta con costos fijos hundidos y una demanda que no ha mostrado un crecimiento sostenido a lo largo del tiempo. Además, es importante considerar que de la información que obra en el expediente no se presenta evidencia sobre la existencia de un mercado secundario de ferris y que la otra ruta importante en el país que utiliza este tipo de embarcaciones (La Paz-Topolobampo) se encuentra en el Pacífico, por lo que trasladar los ferris, implicaría utilizar el canal de Panamá, situación que pudiera implicar un costo importante y que no obra en el expediente. Tampoco se identificó evidencia de otros mercados alternativos factibles fuera del país.



En general, el análisis a realizar debe considerar, además, otras características del mercado o mercados a analizar, como su regulación, el comportamiento de las empresas participantes y de los consumidores, o bien, que dichas características en combinación puedan provocar que el mercado no funcione bien, por lo que se requiera una intervención, a través de la eliminación de barreras a la competencia o la implementación de regulación de acceso y/o precios finales



**Pleno**  
**Voto Particular del**  
**Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras**  
**Expediente CNT-018-2023**

(OECD, 2016),<sup>26</sup> para restaurar en lo posible la competencia.

Algunas de estas condiciones son la presencia de efectos de red y ecosistemas<sup>27</sup> (relacionadas con las economías de escala y alcance); la presencia de insumos esenciales para poder proporcionar los bienes o servicios; la existencia de regulaciones que impiden la entrada, de las cuales la existencia de monopolios legales es un caso extremo; y, en el caso del comportamiento, la existencia de conductas generalizadas por parte de las empresas que, sin ser en lo particular violatorias de la respectiva ley de competencia, en combinación con lo anterior, produzcan un mal funcionamiento del mercado, así como la existencia de información imperfecta e incompleta, costos de cambio y el propio comportamiento de los consumidores.<sup>28</sup>

Este documento no abordará la discusión sobre el costo-beneficio de intervenir mercados en los que se determinó un mal funcionamiento, los diferentes instrumentos que los reguladores pueden implementar para restaurar las condiciones de competencia, ni las posibles fallas regulatorias que podrían ser mayores a las fallas de mercado que se pretenden corregir, las cuales provienen principalmente de información asimétrica e incompleta y de la posibilidad de la captura regulatoria.<sup>29</sup>

No obstante, dado que en este caso estamos ante el contexto de regulación de un servicio de transporte, las opciones de regulación, en general, no son amplias. Estas abarcan desde la llamada regulación de tasa de retorno (costo de servicio), la cual con base en la determinación de ausencia de condiciones de competencia de la Cofece y en información del expediente, actualmente se está aplicando; hasta ciertas regulaciones conocidas como regulación por incentivos que incluyen precios máximos “Price Caps” y la regulación por comparación de desempeño (benchmark regulation o yardstick competition).<sup>30</sup> Todos estos tipos de regulación buscan acotar la capacidad de los agentes regulados de cargar precios monopólicos, pero difieren en los incentivos que estas producen a la eficiencia, y con ello, a la competencia en los mismos mercados regulados, como se discute a continuación.

A pesar de ciertos problemas como el “Averch Johnson effect” (sobreinversiones de capital que llevan a una utilización ineficiente de los recursos y a mayores costos para los consumidores) y la existencia de bajos incentivos a la eficiencia, la regulación de tasa de retorno tiene algunas ventajas.<sup>31</sup> En primer lugar, contiene una visión de la necesidad de controles y equilibrios en el proceso regulador, ya que su aplicación requiere una auditoría de costos y audiencias públicas. En segundo lugar, define un procedimiento que evita cualquier riesgo de quiebra de las empresas de servicios públicos. En tercer lugar, ofrece un compromiso a largo plazo crucial para las inversiones necesarias en las industrias de red (Laffont, 1994;<sup>32</sup> Vogelsang, 1998)<sup>33</sup>.

<sup>26</sup> Ver también la experiencia del Reino Unido respecto a estudios e investigaciones de mercado: CMA (2017), Market Studies and Market Investigations: Supplemental guidance on the CMA's approach

[https://assets.publishing.service.gov.uk/media/65cd4c4f13054900c867a9f/A\\_cma3-markets-supplemental-guidance-updated-june-2017.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/65cd4c4f13054900c867a9f/A_cma3-markets-supplemental-guidance-updated-june-2017.pdf).

<sup>27</sup> La presencia de ecosistemas es algo mayormente señalado en mercados digitales.

<sup>28</sup> Problemas de información imperfecta e incompleta pueden provocar que los consumidores tomen decisiones aparentemente no racionales, no obstante, dichas decisiones, lejos de ser irracionales se conocen como racionalidad limitada “bounded rationality”. Sobre estos aspectos también destaca la contribución de la economía del comportamiento que incluye aspectos psicológicos en la toma de decisiones.

<sup>29</sup> Joskow, P. (2010), Market Imperfections versus Regulatory Imperfections, CESifo DICE Report, 8 (3); Mendoza (2004) y Laffont, J.-J. and Tirole, J. (1993) A Theory of Incentives in Regulation and Procurement. MIT Press, Cambridge, MA, 53-128).

<sup>30</sup> En este tipo de casos, también se podría aplicar la subasta periódica de la concesión para dar el servicio de transporte propuesta por Demsetz (1968). Ver Demsetz, H. (1968), The Cost of transacting, The Quarterly Journal of Economics, 82 (1), 33-5. Ver también Mendoza (2004) y Joskow (2007).

<sup>31</sup> Joskow (2007).

<sup>32</sup> Laffont, J. J. (1994), The new economics of regulation ten years after, *Econometría*, 62(3), 507-537.

<sup>33</sup> Vogelsang, I. (1999), Optimal price regulation for natural and legal monopolies, *Economía Mexicana. Nueva Época*, 8 (1). (Artículo preparado para el seminario del CIDE sobre la reforma estructural y regulación en el sector energético).



**Pleno**  
**Voto Particular del**  
**Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras**  
**Expediente CNT-018-2023**

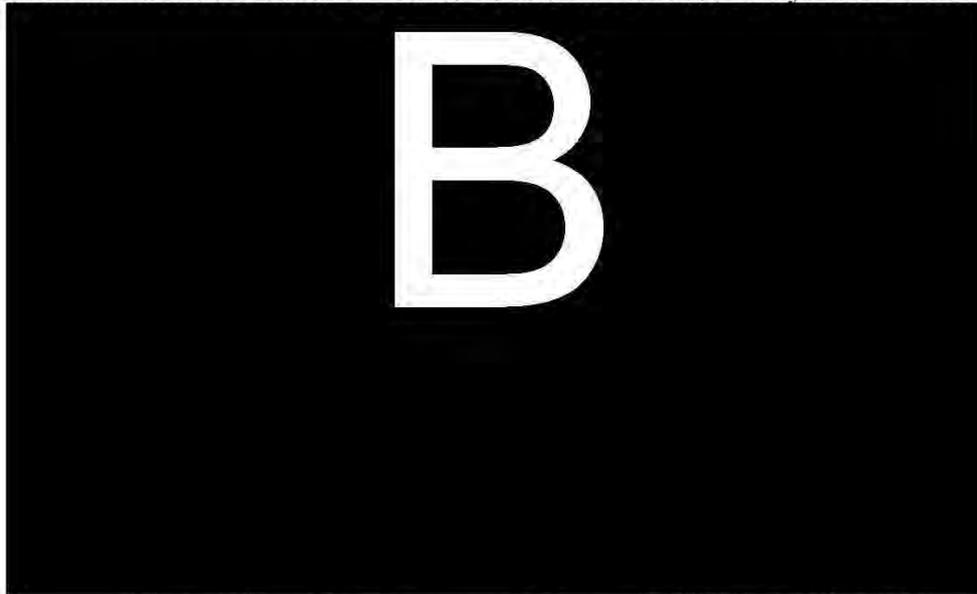
Es importante destacar que, con el objeto de reducir estos efectos negativos de este tipo de regulación, se establece un sistema de cuentas reguladas (información que el regulado debe brindar al regulador para su supervisión específica por parte del regulador como costo de capital, costos variables, etc.) y para el cual hay evidencia de su existencia en el Expediente. Este sistema acota las posibilidades del regulado para incrementar sus costos, porque el sistema de cuentas reguladas solo permite reportar los costos que son exclusivos para la provisión del servicio (used and usefull). Independientemente de lo anterior, el posible problema de reportar costos ajenos a la industria no es un problema contingente a la transacción, sino que deriva del tipo de regulación. Por lo tanto, el incentivo de incrementar costos se observaría independientemente del número de empresas participantes, con la diferencia de que con más empresas el problema sería mayor. No obstante, la regulación por costo de servicio se sigue utilizando en el mundo por sus ventajas y por el sistema de cuentas reguladas que acota la posibilidad del incremento injustificado de costos.

Es importante destacar que la regulación muestra evidencia de ser efectiva en estos mercados,

[REDACTED] B  
[REDACTED], ya que hay evidencia en el Expediente de que, [REDACTED] B  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED] De permitirse la concentración, Xcaret no podría argumentar que derivado de la concentración tiene mayores costos.

**Tarifas máximas autorizadas a Xcaret en la ruta Cozumel-Playa del Carmen**



Fuente: Información que corresponde a marzo de 2024. Folio 5601 y 5656.

**Tarifas máximas autorizadas a Ultramar en las diversas rutas que conforman los MR**  
**ZH, Cozumel y Puerto Juárez**



Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

B

Fuente: Folio 2398

Por su parte, la regulación de precios máximos, implementada en el Reino Unido durante los años 80 y 90, se soporta en la idea de fijar un precio máximo igual para todos los participantes, mismo que permita recuperar los costos de la empresa más ineficiente. La idea es otorgar un margen extra de ganancia a las empresas más eficientes, de modo que se incentive su productividad e incluso la entrada. El aspecto negativo de este tipo de regulación es que, si el precio máximo es muy elevado, podría no controlar el poder monopólico. Al respecto, Schmalensee (1989) argumenta que en la práctica una regulación eficiente puede ubicarse en algún punto entre la regulación de costo de servicio y la de precios máximos, teniendo en cuenta que entre más se acerque la regulación al primer tipo, los incentivos a ser más eficientes disminuyen y con ello disminuyen los incentivos a competir.<sup>34</sup>

Finalmente, la regulación por comparación (Benchmark) consiste en encontrar una empresa o grupo de empresas comparables en costos y precios para ajustar la regulación del mercado que se pretende regular. Lo anterior, presenta diversos problemas en cuanto a los argumentos de comparabilidad. No obstante, aun resolviendo dichos problemas, Auriol y Laffont (1992)<sup>35</sup> y Mendoza (2004), quien analiza el problema de la captura del regulador, demuestran que la elección entre duopolio y monopolio depende de si la información que el regulador obtiene con una estructura duopólica le permite reducir precios y mejorar la eficiencia del mercado de modo que se compense la ineficiencia que produce la duplicación de costos fijos. Por lo tanto, no siempre el duopolio o el oligopolio es preferible al monopolio.

Un aspecto común a los diferentes tipos de regulación es que estas buscan limitar la capacidad de fijar precios y márgenes monopólicos, en el caso de la regulación de costo de servicio al

<sup>34</sup> Schmalensee, R. (1989), Good Regulatory Regimes The RAND Journal of Economics, 20 (3) 417-436.

<sup>35</sup> Auriol, E. & J.J. Laffont (1992), Regulation by Duopoly, Journal of Economics & Management Strategy, 1(3), 507-533.



**Pleno**  
**Voto Particular del**  
**Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras**  
**Expediente CNT-018-2023**

elegirse una tasa de retorno específica se busca que esta sea menor a la que tendría un monopolio no regulado. La idea es replicar la solución competitiva en el sentido de un óptimo de segundo grado.<sup>36</sup>

Cabe señalar que los tipos de regulación por incentivos que se describen, a saber, precios máximos (*Price Caps*) y regulación por comparación (*Benchmark*), tendrían el efecto de introducir cierta competencia en el mercado regulado, no se aplican actualmente en el contexto de los mercados analizados en la presente transacción.

Una vez expuesto el marco técnico de referencia, a continuación, se analiza la transacción, en el contexto de la declaratoria de ausencia que de condiciones de competencia emitida por la COFECE en el expediente DC-001-2020.

### **3. Declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva (DC-001-2020)**

#### **3.1 Mercados Relevantes**

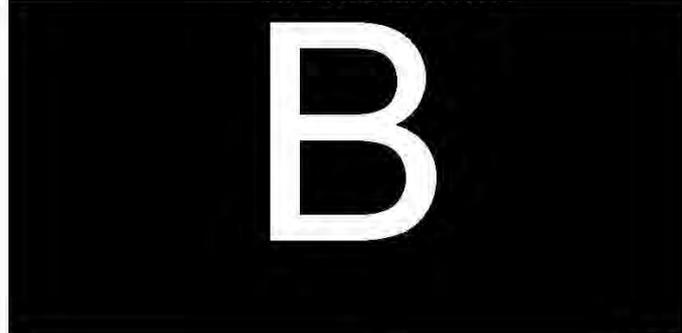
En la Declaratoria DC-001-2020 se definieron tres mercados relevantes:

- i. MR Cozumel, consistente en el Sistema de Transporte Marítimo de Pasajeros (STMP), modalidad ferris en la ruta con origen (y/o destino) en Cozumel y destino (y/u origen) en Playa del Carmen.
- ii. MR Puerto Juárez, consistente en el STMP, modalidad ferris en la ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres y destino (y/u origen) en las terminales de Puerto Juárez o Gran Puerto, ubicadas en Cancún.
- iii. MR Zona Hotelera, consistente en el STMP, modalidad ferris en las rutas:
  - Ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres y destino (y/u origen) en el muelle El Caracol, Cancún.
  - Ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres y destino (y/u origen) en el muelle de Playa Tortugas, Cancún.
  - Ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres y destino (y/u origen) en el muelle de El Embarcadero, Cancún.

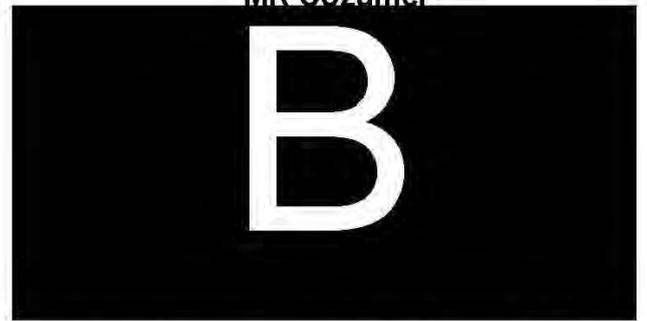
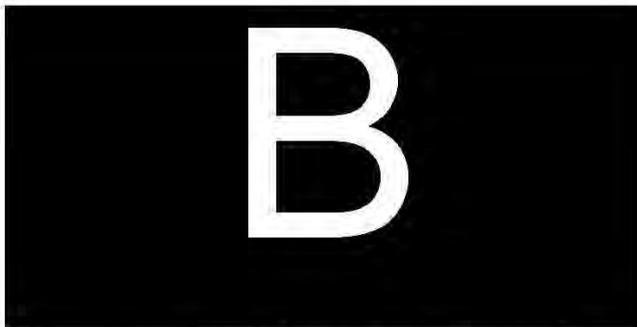
Respecto a estos 3 mercados, se observaron las siguientes participaciones de mercado e índices de concentración (IHH). Cabe resaltar que en el MR Zona Hotelera se observó a un solo participante por lo que el IHH se mantuvo en 10,000 puntos:

<sup>36</sup> Por ejemplo, si el precio es igual a costo marginal es un óptimo de primer grado. Un regulador maximizador del bienestar, con información perfecta y completa no puede hacerlo mejor que precio igual a costo medio, bajo la restricción de que la empresa “salga tablas”, que en la literatura sobre regulación se conoce como óptimo de segundo grado. Ver Joskow, P. (2006), *Incentive Regulation in Theory and Practice: Electricity Distribution and Transmission Networks*, Center for Energy and Environmental Policy Research. y Joskow, P. (2007).

**MR Zona Hotelera**



**MR Cozumel**

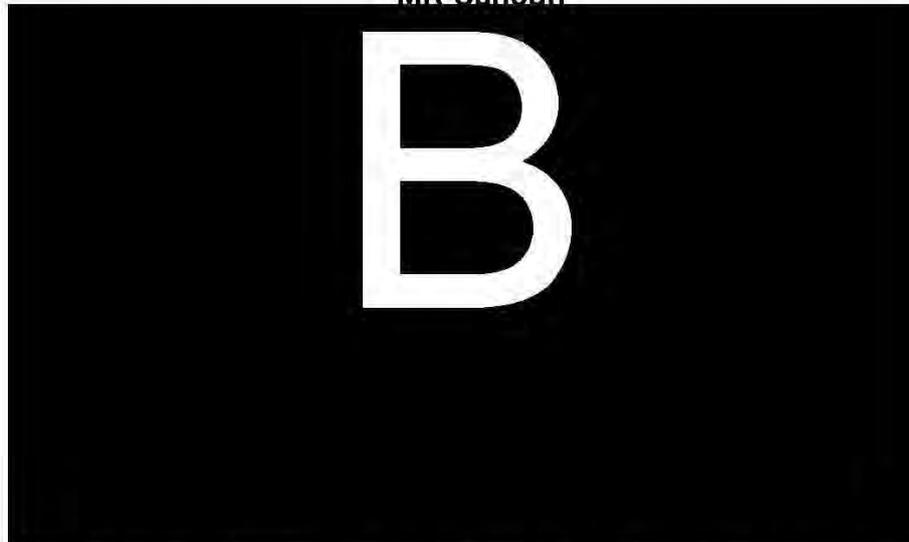


Es importante señalar que, a diferencia del análisis efectuado para emitir la Declaratoria, **B**



**B** Si se considerara al MR Zona Hotelera y al MR Puerto Juárez como un solo mercado, se hubieran tenido las siguientes participaciones de mercado e IHH a 2021:

**MR Cancún**



En diciembre de 2021, la Comisión resolvió que no existen condiciones de competencia efectiva por las siguientes razones:

**MR Cozumel**

- Existían únicamente 2 agentes económicos, MAGNA (**Ultramar**) y **Winjet**, que detentaban



**Pleno**  
**Voto Particular del**  
**Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras**  
**Expediente CNT-018-2023**

altas participaciones de mercado.

- Existían ciertas particularidades en el MR Cozumel relacionadas con precios, horarios, capacidad instalada, transparencia de la información y características del producto, que disminuían sensiblemente la presión competitiva entre estos únicos dos oferentes.<sup>37</sup>
- **B** respecto de participaciones de mercado, tecnología y modelos de negocios de MAGNA (**Ultramar**) y Winjet, lo que propiciaba que convergieran sus incentivos y disminuyera la rivalidad entre estos agentes.
- MAGNA (**Ultramar**) y Winjet no sólo podían establecer libremente sus tarifas, sino que además lo habían hecho de forma similar a lo largo del tiempo, incluyendo ajustes en periodos similares.<sup>38</sup>
- En cuanto a la posibilidad de restringir la oferta, se identificó que son los prestadores del STMP, MAGNA (**Ultramar**) y Winjet, quienes elegían libremente los horarios e itinerarios en lo que deseaban prestar el STMP. Al respecto, un permisionario podría dejar de prestar el STMP durante 6 meses, sin que le fuera revocado el Permiso.

#### **MR Zona Hotelera**

- MAGNA (**Ultramar**) era el único agente económico que participaba en el mercado.
- En cuanto a la fijación de los precios los prestadores del STMP en su modalidad de ferri podían establecer libremente sus tarifas.
- En cuanto a la posibilidad de restringir la oferta se identificó que MAGNA (**Ultramar**) elegía libremente los horarios e itinerarios en lo que desean prestar el STMP. Al respecto, un permisionario podría dejar de prestar el STMP durante 6 meses, sin que le fuera revocado el Permiso, de conformidad con lo establecido en la Ley de Navegación, la Ley de Puertos, y sus respectivos reglamentos.

#### **MR Puerto Juárez**

- MAGNA (**Ultramar**) **B** de participación de mercado en términos de pasajeros transportados y tenía la capacidad para fijar tarifas o restringir el abasto por sí mismo mediante el establecimiento de horarios y frecuencias. Incluso, podría dejar de prestar el STMP durante 6 meses, sin que le fuera revocado el Permiso, de conformidad con la Ley de Navegación y la Ley de Puertos.
- **Jetway** no tenía la posición de mercado ni la capacidad instalada para contrarrestar el poder de MAGNA (**Ultramar**).

### **3.2 Barreras a la entrada y costos fijos**

#### **Barreras a la entrada**

Para los 3 mercados relevantes existían barreras a la entrada que, de manera conjunta, limitaban la posibilidad de que otros agentes económicos ingresaran al mercado, tales como:

- Monto de las inversiones requeridas para la adquisición y/o renta de embarcaciones para

<sup>37</sup> En específico, la Resolución del expediente DC-001-2020 señala: “Del análisis de los horarios, se identifica que en el MR COZUMEL los zarpes se realizan cada treinta minutos de manera escalonada entre los prestadores de servicio (MAGNA y WINJET), por lo cual si los clientes desean realizar su traslado con algún prestador de servicios específico deberán de esperar una hora para poder abordar. Dado que el precio del boleto entre los prestadores de servicio es similar (...) resulta poco probable que los usuarios decidan esperar hasta una hora para tomar el transporte con un prestador de servicio específico.

Asimismo, el servicio ofrecido por los agentes económicos es similar, por lo cual se considera poco probable que los usuarios decidan esperar para abordar la nave de algún prestador de servicios específicos (...) se observa que los servicios prestados por los agentes económicos son similares, en punto de origen-destino, horarios, tiempos de traslado y categorías tarifarias.”

<sup>38</sup> Para el análisis de precios se utilizaron los precios cobrados por parte de MAGNA, y los precios promedio cobrados por categoría por parte de WINJET (secciones 4.5.4.3. y 4.5.7.1. de la Resolución del expediente DC-001-2020, respectivamente).



**Pleno**  
**Voto Particular del**  
**Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras**  
**Expediente CNT-018-2023**

prestar el STMP en la modalidad de ferri, su plazo de recuperación, así como su indivisibilidad.

- Restricción para que sociedades extranjeras tuvieran la posibilidad de tener la mayoría de la participación y/o el control en una sociedad que participa en el mercado.
- Los gastos en publicidad, pues los agentes económicos que tuvieran la intención de prestar el STMP tenían que incurrir en gastos significativos para poder posicionarse en el mercado.
- Se identificaron limitaciones físicas en las instalaciones portuarias lo que dificultaba que varios prestadores del STMP pudieran operar de forma simultánea (MR Cozumel y MR Puerto Juárez).
- Acceso a los muelles en la zona hotelera (MR Zona Hotelera).

### **Costos fijos**

A lo largo de la Resolución del expediente DC-001-2020, el Pleno de la COFECE se pronunció sobre la presencia de costos fijos en los mercados relevantes analizados, los principales pronunciamientos se enuncian a continuación.

*“Por otra parte, se debe tener presente que la mayor parte de las actividades de transporte se utilizan activos indivisibles, cuya variación o ajuste únicamente puede hacerse a través de saltos discretos. Tal como se señala en la literatura económica, “[l]a indivisibilidad está asociada a la utilización de factores productivos cuyo uso no puede fragmentarse con facilidad, o al menos no puede fragmentarse en las mismas proporciones en las que lo hace la demanda”. En otras palabras, las embarcaciones que prestan el STMP en modalidad de ferri representan activos indivisibles, ya que al realizar los viajes se utiliza una embarcación “entera” (no se puede enviar una fracción de embarcación), aunque no se llene por completo, y su capacidad está fija.*

*Respecto a la indivisibilidad de los activos necesarios para prestar los servicios de transporte, la literatura económica señala:*

*“la oferta de servicios de transporte presenta indivisibilidades determinadas por el tamaño de los vehículos más pequeños disponibles. La indivisibilidad aparece cuando una empresa no puede aumentar su producción de forma continua, sino por bloques determinados de producto. En el caso del transporte, si con  $n$  vehículos no es posible atender a toda la demanda porque hay un usuario adicional que sobrepasa la capacidad, la empresa debería utilizar  $n+1$  vehículos si se quiere dar servicio a todos los usuarios, aunque el último vehículo circularía prácticamente vacío (o todos los vehículos irían con exceso de oferta).*

*[...] tanto las características de la demanda (variabilidad temporal y preferencias de los usuarios) como las de la tecnología de producción de servicios de transporte (imposibilidad de almacenamiento, indivisibilidades) condicionan de forma importante la estructura de costes fijos de las empresas proveedoras de servicios, ya que afectan significativamente al tamaño y la composición de sus flotas de vehículos”. De lo anterior se observa que las indivisibilidades que presentan las infraestructuras necesarias para ofrecer el STMP en modalidad ferry tienen implicaciones tanto en el proceso de decisión de inversión inicial como en los costos fijos de las empresas. En este sentido, dentro de la información que obra en el EXPEDIENTE, se advierten otros rubros de gasto de las empresas que afectan de manera importante sus costos fijos,*

*adicional al de las embarcaciones, entre los que se encuentran los costos operativos, con un porcentaje importante, el uso de la infraestructura portuaria y rentas de inmuebles.” (p. 428)*

*“En este sentido, dentro de la información que obra en el EXPEDIENTE, se advierten otros rubros de gasto de las empresas que afectan de manera importante sus costos fijos, adicional al de las embarcaciones, entre los que se encuentran los costos operativos, con un porcentaje importante, el uso de la infraestructura portuaria y rentas de inmuebles.” (p. 451)*

*“Los agentes económicos realizaron manifestaciones en el procedimiento en donde se advierte que reconocen la importancia que tiene para ellos el gasto en publicidad, considerando que un alto porcentaje de los usuarios son turistas y desconocen la información sobre el servicio (precios, horarios, etc.). Por otra parte, los propios agentes económicos reconocen que deben realizar un gasto en publicidad de manera constante, lo cual es consistente con el hecho de que muchos usuarios de servicios en este mercado suelen ser nuevos por ser esencialmente turistas nacionales y extranjeros. De esta manera, no pasa desapercibido que, si bien los gastos en publicidad frente a los ingresos y la estructura de costos son aquellos señalados por MAGNA, el monto total, en términos absolutos, por este concepto es considerablemente alto. Por ejemplo, el gasto en publicidad de \$18.2 (dieciocho punto dos) millones para los años de dos mil dieciocho y dos mil diecinueve, individualmente, representa casi dos veces el costo de adquisición de una embarcación usada.*

*(...)*

*En atención a lo anterior, este Pleno considera que los gastos en publicidad constituyen una barrera a la entrada al MR COZUMEL, pues representa **un costo hundido**, en el sentido de que, independientemente del nivel de producción o viajes realizados, los agentes económicos ya no los recuperan. Además, los agentes económicos tienen que incurrir en gastos significativos de publicidad para poder posicionarse en el MR COZUMEL.*

*Por otra parte, al realizar un análisis detallado de los gastos de operación de MAGNA, se observa que los gastos en publicidad y propaganda representan más del 8% (ocho por ciento) de sus gastos de operación en todos los periodos, sin tomar en cuenta los gastos asociados al arrendamiento de las embarcaciones.”*

Adicionalmente se observa que en el **Anteproyecto** se asume la existencia de este mismo tipo de costos, como se demuestra en las siguientes manifestaciones:

*“Además, en la mayoría de los casos, las actividades de transporte dependen de activos indivisibles. Estos activos solo pueden variar a través de saltos discretos, es decir, las embarcaciones tienen un número entero de asientos y están dados en determinadas dimensiones, por ejemplo, cien (100) o seiscientos (600) pasajeros. Al tratarse de ferries, la embarcación en sí misma se considera un activo indivisible, ya que no es posible utilizar una parte fraccionada del ferry para prestar el servicio.*

*Incluso en casos de baja ocupación, los costos hundidos ya están dados. De manera similar, las infraestructuras necesarias para ofrecer el STMPF comparten características de indivisibilidad, lo que tiene implicaciones tanto en la decisión de inversión inicial como en los costos fijos del prestador de servicios.*

*“En este orden de ideas, la publicidad constituye una barrera a la entrada de tipo económico, ya que representa un costo hundido dado que la naturaleza de estas inversiones no está relacionada con el nivel de producción o viajes realizados, sino que independientemente de esos factores, son costos que se deben cubrir. Además, para que un agente económico logre posicionarse en el mercado de STMPF debe incurrir en gastos significativos y constantes de publicidad. Estos costos son aún mayores para los agentes que son nuevos en el mercado,*

B

### 3.2 Regulación impuesta ante la ausencia de condiciones de competencia

Como resultado de la ausencia de condiciones de competencia efectiva, la autoridad coordinadora del sector se encontraba en posibilidad de establecer la regulación y las medidas correspondientes (artículo 96, fracción X de la LFCE). La regulación adoptada<sup>39</sup> se aproxima al tipo *Cost of Service* o tasa de retorno, ya que garantiza la misma rentabilidad a cada empresa.

En el STMP modalidad ferri en el estado de Quintana Roo, la SEMAR publicó las “Bases para el establecimiento de regulación tarifaria por la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros en la zona norte del Estado de Quintana Roo”. En estas bases se establece una regulación tarifaria en donde se definen los grupos tarifarios, requiere que los permisionarios entreguen la información del cálculo de la Tarifa Máxima por pasajero y les permite a los prestadores del servicio obtener una rentabilidad adecuada sobre sus inversiones.

Los permisionarios entregan su propuesta de tarifas máximas y presentan una tasa de rentabilidad sin especificarse una metodología de cálculo. Como ya se mencionó, B

[Redacted text]

Adicionalmente, es conveniente destacar algunas de las características de la regulación emitida por SEMAR:

- Los prestadores STMPF presentan una propuesta de Tarifa Máxima por Pasajero, considerando número de embarcaciones con permiso, rutas autorizadas, grupos tarifarios y subgrupos (artículo 4 de las Bases).
- La determinación de la Tarifa Máxima por Pasajero considerará al menos los costos

<sup>39</sup> De acuerdo con el artículo 140, segundo párrafo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (DOF, [https://www.diputados.gob.mx/LevesBiblio/pdf/LNCM\\_071220.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LevesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf)), se establece que “La regulación tarifaria se suprimirá cuando la Comisión Federal de Competencia Económica, a solicitud de la Secretaría, de parte interesada o de oficio, opine que las condiciones que le dieron origen han dejado de existir.”

<sup>40</sup> Folio 5464 del Expediente.

<sup>41</sup> Dato que se obtiene de manifestaciones de la SEMAR que obran en el Expediente.

Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

- operativos y administrativos<sup>42</sup>, costos de capital<sup>43</sup> y tráfico<sup>44</sup>, para ello adjuntará a su solicitud información y documentación que permita conocer el cálculo realizado para el establecimiento de la Tarifa propuesta (artículo 7 de las Bases).
- La Dirección General de Marina Mercante (DGMM) realizará un análisis de las propuestas de Tarifa Máxima por Pasajero, debiendo considerar el Requerimiento de Ingresos anual<sup>45</sup>, la proyección de los ingresos necesarios para cubrir los costos operativos y administrativos aplicables al servicio de transporte de pasajeros, así como los impuestos y la depreciación, obteniendo una rentabilidad adecuada para el Permisionario (artículos 5 y 6 de las Bases).
  - La actualización de tarifas se gestiona de manera anual, o bien, podrá ser menor a seis meses cuando el entorno macroeconómico así lo justifique (artículo 14 de las Bases).
  - La SEMAR, por sí misma o por conducto de las Capitanías de Puerto, verificará la aplicación de las tarifas autorizadas (artículo 15 de las Bases) y, en su caso, podrá sancionar a los permisionarios en el caso de que apliquen tarifas superiores a las autorizadas, hasta con 20 mil UMAs (artículo 16 de las Bases).

Existe evidencia en el Expediente de que la DGMM valoró los elementos antes referidos, de tal manera que resolvió [REDACTED] el procedimiento DC-001-2020<sup>47</sup>, limitan la tasa de retorno del agente económico (de [REDACTED] aproximadamente a [REDACTED] autorizado). Asimismo, las condiciones de calidad, oportunidad y condiciones de la prestación del servicio del STMPF están reguladas por la Ley de Puertos, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento; garantizando así el cumplimiento de las condiciones de navegación, restricciones respecto al cambio de las embarcaciones y/o rutas autorizadas, requerimientos sobre la tripulación, número de pasajeros, estructura y capacidad, entre otras. Por lo que esta Ponencia concluye que la prestación del STMPF se encuentra garantizado respecto a la calidad del servicio, de forma que los permisionarios se encuentran impedidos para modificar unilateralmente la oferta, restringir el abasto o disminuir la calidad de dicho servicio.

<sup>42</sup> Se refiere a "las remuneraciones y prestaciones sociales, los servicios de operación, combustible y lubricantes, refacciones, pago de servicios portuarios y de infraestructura portuaria, otros que tengan relación con la prestación del servicio." (Artículo 3, fracción I de las Bases). Entre otros conceptos se incluyen de manera enunciativa, pero no limitativa a) Gastos de Administración, b) Servicios personales y prestaciones sociales del personal a bordo y en tierra. c) Servicios generales, materiales y suministros. d) Mantenimiento mayor y menor de las embarcaciones e infraestructura. e) Seguros y fianzas. f) Uso de la Infraestructura y servicios portuarios. g) Pago anual del permiso otorgado por la UNICAPAM. h) Participación de los Trabajadores en el Reparto de Utilidades (PTU), en su caso.

<sup>43</sup> Entre otros conceptos se incluyen de manera enunciativa, pero no limitativa a) Rentabilidad adecuada, b) Depreciación de inversiones, y c) Endeudamiento y financiamiento.

<sup>44</sup> Entre otros conceptos se incluyen de manera enunciativa, pero no limitativa a) Cantidad de viajes diarios, b) Cantidad anual de pasajeros transportados por Grupo tarifario, y c) Distancia recorrida por viaje en Millas Náuticas.

<sup>45</sup> "Consiste en la proyección de los ingresos necesarios para cubrir los Costos operativos y administrativos aplicables al servicio de transporte marítimo de pasajeros, los impuestos y la depreciación, obteniendo una rentabilidad adecuada." (artículo 3, fracción XVI de las Bases).

<sup>46</sup> En el Oficio DGMM.-1067/2022 de fecha 2 de mayo de 2022, relativo al Expediente Administrativo DGMM/ABT.003/2022 Autorización Bases Tarifarias de Experiencias Xcaret Parques, SAPI de CV, se señaló lo siguiente: "(...) la DGMM valoró lo siguiente [REDACTED] B

[REDACTED] Sin embargo, en lo relativo a los segmentos locales, las tarifas propuestas son menores a las que resultan de dicho análisis. En atención a lo anterior, una vez hecho el análisis señalado en el artículo 6, último párrafo de las Bases de Regulación Tarifaria, [REDACTED] B

[REDACTED] [...] Fojos 545/ al 546/ del Expediente.

[REDACTED] Del escrito presentado por Xcaret (folios 18403 a 18416 del Expediente DC-001-2020) se desprende la siguiente afirmación "Del volumen mínimo de pasajeros necesarios para ser rentable, señaló que de acuerdo con su estimación esperan un mínimo de [REDACTED] B

[REDACTED] Por lo que hace a las ganancias mínimas que esperan recibir señaló que, de acuerdo a sus proyecciones, estiman recibir ingresos anuales de [REDACTED] B

[REDACTED] con una utilidad anual de [REDACTED] B (página 367 de la Resolución del del Expediente DC-001-2020).

#### 4. Análisis de la concentración notificada (CNT-018-2023)

A diferencia del análisis efectuado para emitir la Declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva, el Anteproyecto proponía dos mercados relevantes: MR Cozumel, el cual no sufre cambios con respecto a la Declaratoria; y el MR Cancún que incluye al MR Zona Hotelera y al MR Puerto Juárez. Cabe mencionar que la resolución final se sustenta en los tres mercados relevantes que se definieron en el DC-001-2020, pero como se verá más adelante eso no cambia las conclusiones del presente voto particular.

Al respecto, se tendría la siguiente información respecto a participaciones de mercado e IHH:

MR	Número de participantes			IHH		
	DC (2021)	2024 (actual)	Post - CNT	DC (2021)	2024 (actual)	Post - CNT
Zona Hotelera (ZH)	1	2 <sup>a</sup>	1	B		
Puerto Juárez (PJ)	2	1 <sup>b</sup>	1			
ZH + PJ	2	2	1			
Cozumel	2	3 <sup>c</sup>	2			

a/ en 2022 entra Xcaret y coexisten 2 participantes: Ultramar e Xcaret.

b/ en 2023 sale Jetway, por lo que en 2024 Ultramar sirve solo al mercado.

c/ a partir de abril de 2024 coexisten 3 participantes: Ultramar, Winjet e Xcaret.

d/ considera a Xcaret y Ultramar.

e/ suponiendo demanda constante y que se reparten los usuarios de Jetway a partes iguales entre Ultramar e Xcaret.

f/ considerando información de los notificantes a abril de 2024. Los datos calculados previamente eran de **B** puntos el dato para 2024 (Actual) y de **B** puntos el Post-CNT.

- El MR Zona Hotelera (ZH) pasó en 2022 de tener un solo participante durante 7 años a tener dos: **Ultramar** con **B** y **Xailing** (Xcaret) con **B**, con un IHH de **B** puntos, esta estructura se sostiene a la fecha. A primera vista, esto indicaría que se introdujo competencia en dicho mercado, sin embargo, no es así, esta situación se analizará más adelante. De autorizarse la operación, la estructura de mercado regresaría a como se observaba cuando se resolvió la Declaratoria.
- El MR Puerto Juárez (PJ) se mantuvo en 2022 con **Ultramar** y **Jetway** con participaciones más o menos similares al año previo, **B** con un IHH de **B** puntos. Sin embargo, en 2023 salió **Jetway** por lo que en 2024 el IHH se ubica en 10,000 puntos. Con la operación, en este mercado sólo se daría una sustitución de agente económico.
- El MR Cozumel en 2022 siguió la misma tendencia que el año anterior, con un mercado **B** entre **Ultramar** y **Winjet** y con un IHH de **B** puntos. Sin embargo, en abril de 2024 **Xcaret** entró al mercado y con información actualizada de los notificantes, se tiene un IHH de **B** puntos.
- Por su parte si consideráramos al MR ZH y al MR PJ como un mismo mercado, se tendría que, en 2024, tras la salida de Jetway, 2 participantes estarían activos en este MR (**Ultramar** y **Xcaret**), con un IHH estimado de **B** puntos y que, tras la operación, y quedar solo un participante, el IHH alcanzaría 10,000 puntos.

Sobre lo anterior, esta Ponencia observa que en el MR Puerto Juárez, la Declaratoria concluyó que **B**. Por lo tanto, en un mercado ampliado,

Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

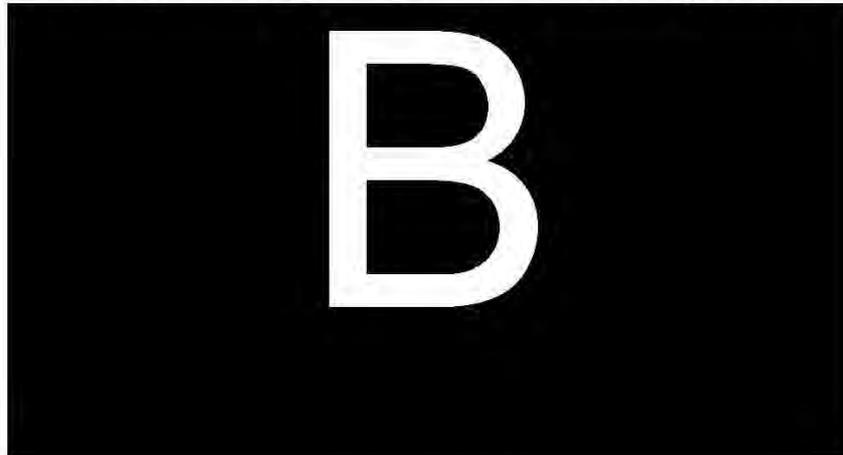
que incluyera al MR Puerto Juárez y al MR Zona Hotelera, tampoco **B**

En este mercado ampliado, **Xailing** participaría como el competidor número tres en importancia con **B** de participación, por debajo de **Jetway** y, por lo tanto, se concluiría igualmente que no ejerce presión competitiva a **Ultramar**. O bien, que **Jetway** y **Xailing** de manera conjunta ejercieron presión competitiva a **Ultramar** durante el tiempo que coexistieron. De cualquier manera, ese ejercicio es ocioso ya que **Jetway** salió del mercado como se observa más adelante.

Esta Ponencia considera que las conclusiones de la resolución dentro del expediente DC-001-2020 se mantendrían, es decir, respecto a que no hay condiciones de competencia efectiva en un mercado amplio (denominado MR Cancún) **B**.

Asimismo, como se observa de sus niveles de IHH, tanto el MR ZH como el MR PJ por separado, o bien, en conjunto, revelan estructuras de mercado altamente concentradas.

**Índices de concentración, participaciones de mercado y concurrencia**



**MR COZUMEL**

Año	Ultramar o Magna		Winjet		Barcos Caribe <sup>1</sup>		Xailing	
	Pasajeros	Porcentaje	Pasajeros	Porcentaje	Pasajeros	Porcentaje	Pasajeros	Porcentaje
2015	<b>B</b>							
2016								
2017								
2018 <sup>a</sup>								
2018 <sup>b</sup>								
2019								
2020								
2021 <sup>c</sup>								
2022 <sup>d</sup>								
2023 <sup>e</sup>								

**B**

Fuente: Elaboración propia con base en información disponible en el Expediente.

Notas:

<sup>a</sup> Datos correspondientes a enero y febrero, periodo en el que operaron 3 agentes económicos.

<sup>b</sup> Datos correspondientes a marzo a diciembre, periodo en el que operaron 2 agentes económicos.

<sup>c</sup> Datos correspondientes a los meses de enero a septiembre de 2021.

<sup>d</sup> Folio 2066.

<sup>e</sup> Folio 5674 y estimación para Winjet, dado que de acuerdo con datos de [APIQROO - Estadísticas](#), el movimiento total de pasajeros en Cozumel fue de 3,863,260.

<sup>f</sup> Folio 5674. Dato a abril de 2024. El dato de Winjet se obtiene por diferencia.

<sup>g</sup> Folio 5675 y estimación para Winjet, dado que de acuerdo con datos de [APIQROO - Estadísticas](#), el movimiento total de pasajeros en Cozumel a abril 2024 fue de 1,252,578.

Del cuadro anterior, cabe notar que en 2015 entró al mercado **Barcos Caribe**, pero dejó de operar 3 años después debido a la explosión de una de sus embarcaciones lo que ocasionó que se les retirara el permiso. Por ende, entre 2019 y marzo de 2024, se observaron 2 participantes, hasta que **Xcaret** ingresó al MR Cozumel el **B**

**MR PUERTO JUÁREZ**

Año	Magna/Ultramar		Transportes Magaña		Naveganto		Marina		Jetway	
	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
2015	<b>B</b>									
2016										
2017										
2018										
2019										
2020 <sup>a</sup>										
2020 <sup>b</sup>										
2021 <sup>c</sup>										
2021 <sup>d</sup>										
2022										
2023 <sup>e</sup>										

Fuente: Elaboración propia con base en información disponible en el Expediente.

Notas:

a Datos correspondientes a los meses de enero a julio, periodo en el que operaron dos agentes económicos.

b Datos correspondientes a los meses de agosto a diciembre, periodo en el que opero solo una empresa.

c Datos correspondientes a los meses de enero a junio, periodo en el que opero solo una empresa.

d Datos correspondientes a los meses julio a septiembre, periodo en el que operaron dos agentes económicos.

e Jetway salió del mercado en diciembre de 2023, por lo que solo participa Ultramar. Folio 5674.

En este mercado se observa que han concurrido 2 participantes cada año entre 2015 y 2017, en 2018 y 2019 coexistieron 3 participantes, aunque Ultramar se mantuvo en niveles de participación de **B**. En 2020 y el primer semestre de 2021 operaba una sola empresa, **Ultramar**. Después, entre mediados de 2021 y hasta finales de 2023, **Jetway** y **Ultramar** participaban en el mercado. En 2024, **Ultramar** volvió a ser la única empresa presente en el mercado, luego de la salida de **Jetway**.

Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

**Ultramar** es la única empresa que ha permanecido en el mercado durante todo el periodo observado y sus participaciones se han mantenido por encima de **B** e incluso como se señaló, ha alcanzado el **B** de participación.

MR ZONA HOTELERA				
Año	Ultramar		Xailing	
	Pasajeros <sup>a</sup>	%	0	0%
2015	B			
2016				
2017				
2018				
2019*				
2020*				
2021				
2022 <sup>a</sup>				
2023 <sup>b</sup>				

\* Información obtenida del Dictamen del expediente DC-001-2020, sección 4.2.6.

<sup>a</sup>Folio 2066.

<sup>b</sup>Folios 5672 y 5674.

En el MR Zona Hotelera se había observado a un solo participante presente en el mercado, **Ultramar**, hasta diciembre de 2021, mes en que **Xailing** comenzó a operar, alcanzando una participación por encima de **B** en 2022. Para entrar a este MR, **Xailing** hizo uso del muelle El Embarcadero respecto del cual **B**

Cabe señalar que en niveles pre-pandemia covid-19, en 2018 y 2019 en el MR Zona Hotelera, Ultramar (entonces único participante en ese mercado) movió cerca de **B** pasajeros en cada uno de esos años, de ellos a través del muelle el Embarcadero movió **B** pasajeros, en 2018 y 2019,<sup>48</sup> respectivamente, y transportó poco más de **B** pasajeros por los otros muelles que conforman este MR. Para 2022, ya con la entrada de Xailing en el MR Zona Hotelera, éste último movió alrededor de **B** pasajeros por el muelle el Embarcadero de un total de poco más de **B** de pasajeros en todo el MR Zona Hotelera y Ultramar el resto **B**). Por lo tanto, se entiende que se dio un reacondo en el flujo de pasajeros entre los tres muelles que conforman el MR Zona Hotelera pre pandemia y post pandemia: parte del flujo de pasajeros que atendía Ultramar por Playa Tortugas y Playa Caracol ahora hacen uso del muelle El Embarcadero **B** por otro lado, pudieron darse incrementos en la demanda en el MR y finalmente, Xcaret pudo haber atraído una parte de flujo de pasajeros tras la salida de Jetway del MR Puerto Juárez. Todo esto refuerza la teoría de una entrada asistida.<sup>49</sup>

Como se mencionó, de la información más actual, se observa que **Jetway** salió del MR Puerto

<sup>48</sup> Con información proporcionada por los Notificantes el 3 de julio de 2024.

<sup>49</sup> Nótese que el factor de carga en 2022 es bajo para las empresas participantes, como se describe en este documento.



Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

Juárez (finales de 2023) y que la entrada de **Xailing** en el MR Zona Hotelera es relativamente reciente (diciembre 2021) con un factor de carga que aumentó debido a que [REDACTED] **B** [REDACTED] como se explicará más adelante, mientras que el factor de carga de Ultramar en dicho mercado, permaneció fijo. No obstante, los factores de carga siguieron permaneciendo bajos. Esto es consistente con la dinámica de entradas y salidas de empresas (salvo por la o las incumbentes) que se ha observado en estos tres mercados relevantes. Algo que coincide con las características de este tipo de mercados comentado previamente en la sección técnica, en donde el incumbente únicamente “acomoda” al nuevo entrante, pero éste último no le ejerce presión competitiva, por lo que la estructura concentrada en dicho mercado prevalece.

Al comparar la estructura del mercado ampliado con información de la DC y el mercado ampliado propuesto en el Anteproyecto inicial por parte de la DGC, una vez que salió **Jetway**, se obtiene que los niveles de concentración continuaron siendo muy altos (cuando se dio la Declaratoria, en 2021, [REDACTED] **B** puntos; para 2024, bajo el supuesto de que su demanda [REDACTED] **B** [REDACTED] entre **Ultramar** y **Xcaret**, tras la salida de **Jetway**, se ubicaría en [REDACTED] **B** puntos) y no existe evidencia de que hayan cambiado las conclusiones de la DC, pero adicionalmente se observa la presencia de un sistema regulatorio de tasa de retorno con bajos incentivos a la competencia, lo que permite corroborar que en este tipo de configuración la concentración tendría pocas probabilidades de hacer el mercado menos competitivo de lo ya se encuentra.

Más aún, si derivado de la concentración, el factor de carga (o load factor)<sup>50</sup> de las embarcaciones aumenta, la concentración presentaría beneficios para los consumidores, ya que eso derivaría en tarifas más bajas. De acuerdo con estimaciones previas realizadas por esta Ponencia con base en la información del Expediente, el factor de carga en el MR ZH se ubicaría en [REDACTED] **B** para **Ultramar** en playa caracol; [REDACTED] **B** para **Xcaret** en el Embarcadero y [REDACTED] **B** para **Ultramar** en Playa Tortugas. En el MR PJ, **Ultramar** contaría con un load factor de [REDACTED] **B** y en el MR Cozumel, **Xcaret**, **Winjet** y **Ultramar** tendrían un factor de carga de [REDACTED] **B** y [REDACTED] **B** respectivamente. Sin embargo, con información actualizada de los notificantes en donde se les preguntó directamente el factor de carga de sus flotas se encontró que las estimaciones realizadas en el párrafo anterior, no solo se confirman, sino que en algunos casos son incluso menores, como se muestra a continuación.

**Factor de carga previamente calculado y actualizado con información de los notificantes**

B

n.d Información no disponible por ser de un tercero

<sup>50</sup> El número de pasajeros entre la capacidad de la embarcación. El nivel de las tarifas necesariamente depende del factor de carga aun en mercados no regulados, pero más aun en mercados regulados, ya que, manteniendo los costos constantes, las empresas reguladas no pueden argumentar ante el regulador que necesitan tarifas más elevadas o que deben mantener sus tarifas para poder recuperar sus costos.

Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

Adicionalmente se observa que, a pesar de que oficialmente en mayo de 2023 se declaró el fin de la pandemia de covid-19, los factores de carga de Ultramar permanecen bajos (excepto Puerto Juárez el cual siempre ha tenido el mayor dinamismo) y estables, es decir en todos los mercados se observa un promedio de factor de carga para Ultramar que prácticamente no cambia, como a continuación se ilustra.

**B**

Para el caso de Xailing, se observa un factor de carga en la Zona Hotelera (Embarcadero-Isla Mujeres) de **B** en enero-abril de 2024 y en Cozumel de **B** en abril de 2024. Lo que confirma que los factores de carga se mantienen bajos.

Al respecto, cabe aclarar que existe evidencia en el expediente respecto a que el factor de carga de Xcaret aumentó entre 2023 y 2024 en la ruta Embarcadero-Isla Mujeres, de **B** **B**. Sin embargo, esto solo es atribuible a que **B**

Adicionalmente, Xcaret mencionó que utilizará una **B** **B**,<sup>51</sup> de **B**

**B**. En dicho sentido, esta Ponencia observa que la embarcación de **B** **B** será utilizada en Cozumel de forma contingente, mientras se termina de construir la embarcación de **B** **B** pero en general, por las características de los

<sup>51</sup> Folio 5685.



Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

mercados analizados se puede inferir que por eficiencia y rentabilidad la embarcación comodín de [B] pasajeros servirá el mercado de Zona Hotelera y la de [B] pasajeros lo hará en Cozumel. Dadas las características de no sustitución de embarcaciones grandes por pequeñas en Cozumel por las condiciones climáticas de esta ruta y las características del mar abierto en dicha ruta.<sup>52</sup>

Esta Ponencia considera en primer lugar que, con lo anteriormente expuesto sobre la entrada acomodada y los factores de carga mencionados, de darse la concentración, los factores de carga no cambiarían de forma sustantiva, pero entraría una empresa que, al menos y con la información que obra en el Expediente, ofrecería un servicio más eficiente. En segundo lugar, dicha empresa más eficiente podría, si la regulación se lo permite y a través de modificaciones a las salidas y horarios, incrementar el factor de carga. Un tercer escenario sería que la situación se mantuviera como está ahora.

Finalmente, para el caso de Winjet en Cozumel, no se cuenta con información porque se trata de un tercero ajeno a la operación, sin embargo, dada la entrada de Xcaret y a que la demanda no ha cambiado sustancialmente, es probable que su factor de carga se haya reducido.

**4.1 Mercados Relevantes**

**4.1.1 Mercados Relevantes Puerto Juárez y Zona Hotelera**

Si observamos por separado lo ocurrido en el MR PJ y en el MR ZH, se tiene que, con la operación, en el MR PJ se daría una sustitución de agente económico: **Ultramar** sería sustituido por **Xcaret**. Mientras que en el MR ZH la estructura de mercado pasaría de 2 a 1.

Esta Ponencia observa que **Xailing** [B]  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

Al respecto, se considera que la entrada de **Xailing** es congruente con la hipótesis de entrada asistida o acomodada que se describió previamente. Para el incumbente, resultaba más costoso combatir la entrada que acomodarla, pero una vez que esta última se llevó a cabo y dada la regulación de costo de servicio, no se presentan incentivos a operar más eficientemente y competir, lo anterior porque, con la regulación, ambas empresas recuperan todos sus costos y obtienen una tasa de retorno regulada, en este caso del [B] tomando [B]  
[Redacted]

La reacción a la entrada que las **Sociedades Objeto** tuvieron frente a **Xailing** fue contraria a la que se mantuvo frente a su competidor **Jetway** en el MR PJ, puesto que, en dicho puerto y [B] como consta en el Expediente, [B]  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

<sup>52</sup> En efecto, Xcaret cuenta con [B]  
[Redacted]  
Folio 57/64.



Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

Bain (1956)<sup>53</sup> y Tirole (1988) caracterizan diferentes equilibrios en el contexto de economías de escala y costos hundidos entre las que se encuentra que el incumbente acomoda la entrada como mecanismo para minimizar pérdidas. En estos casos, el incumbente sacrifica ganancias de corto plazo de pre-entrada para reducir la escala de la entrada para mantener ganancias que de otra manera se reducirían si la entrada fuera a gran escala.

Tirole (1988) sostiene que la entrada puede darse con fines de adquirir, pues la posibilidad de que se dé una fusión incrementa los beneficios post-entrada del entrante, es decir la perspectiva de la adquisición incentiva la entrada (ya sea que el entrante adquiera al incumbente o viceversa). Los incentivos para concentrarse se dan porque las partes esperan que el monopolio lo haga al menos tan bien como lo hacen los duopolistas.

Por lo tanto, al estar frente a una entrada asistida o acomodada, se reafirmaría la ausencia de competencia en el mercado.

Por otro lado, la misma regulación impuesta a partir de la Declaratoria (costo de servicio) no genera incentivos para competir pues no crea incentivos para la disminución de costos, como se explicó al principio de este documento, lo cual refuerza la ausencia de condiciones de competencia.

Respecto a los incentivos para competir, como ya se mencionó, las embarcaciones muestran un factor de carga bajo, menor a **B** en todos los casos y de hasta **B** en el caso de la ruta Playa Caracol-Isla Mujeres de **Ultramar**. Así, los ferris se desplazan **B**, lo que indica que las empresas no tienen incentivos a dar descuentos para incrementar su factor de carga, ya que, con la regulación de costo de servicio, recuperan sus costos y obtienen una tasa fija de rendimiento sobre la inversión a costa de mantener tarifas relativamente altas comparado con un factor de carga más alto.

Como se señala tanto en el Expediente como en la Declaratoria, la embarcación es un activo indivisible, por lo tanto, no es posible utilizar una parte fraccionada del ferri para prestar el servicio. En este sentido, esta Ponencia considera que incluso en casos de baja ocupación, los costos hundidos ya están dados, lo que termina impactando el nivel de las tarifas. Esto es, ante un activo fijo, a mayor número de pasajeros corresponde una menor tarifa y lo contrario pasa cuando el número de pasajeros es menor. Esto se agrava si se consideran los costos fijos hundidos endógenos del incumbente, **Ultramar**, en la forma de gastos de publicidad.

Respecto al load factor y su repercusión en las tarifas, este tema fue abordado en la Resolución DC-001-2020 con base en documental privada consistente en **B**

B

<sup>53</sup> Bain, J.S. (1956), Barriers to New Competition, Cambridge, MA: Harvard University Press.

# B

Asimismo, en la literatura se reconoce que las fluctuaciones del mercado y las exigencias de alta frecuencia de los clientes crean una situación en la que las compañías navieras tienden a operar con un alto nivel de capacidad no utilizada de los buques.<sup>54</sup>

También se puede considerar que aún y cuando la estructura del MR ZH hubiera cambiado respecto a la estructura analizada en el expediente DC-001-2020, no puede suponerse que existan condiciones de competencia efectiva, ya que la estructura que prevalece de dos participantes se parece a la del MR Cozumel, la cual persistía hasta hace unos meses (marzo de 2024) además de que se aplica regulación de costo de servicio y de horarios. Al guardarse estas semejanzas, las conclusiones señaladas en el Anteproyecto del expediente DC-001-2020 se mantienen.

En conclusión, la operación no provocaría que se redujera aún más la competencia en el MR ZH y menos con una definición de mercado más amplia que incluyera en un mismo mercado a ZH y a PJ. Así, **independientemente de la definición de mercado que se tome, la presencia de Xcaret no ejerce presión competitiva sobre Ultramar.**

**Conceptualmente la ausencia de condiciones de competencia efectiva implica que no existe presión competitiva que discipline los precios y la calidad del servicio. Desde el punto de vista de esta Ponencia, en el contexto de este mercado con regulación de costo de servicio que no promueve la competencia, la ausencia de condiciones de competencia efectiva prevalece, por lo que la ausencia de condiciones de competencia efectiva no puede coexistir con la existencia de presión competitiva en estos mercados así regulados.**<sup>55</sup>

Esta Ponencia es consciente de que en el MR ZH, la operación generaría un monopolio, pero este sería un monopolio regulado como el que existía previo a la entrada de Xcaret, que podría llevar a un incremento de la ocupación (*load factor*), que a su vez podría bajar las tarifas en ese mercado en una revisión futura de tarifas máximas. Con un factor de carga mayor, las empresas no pueden argumentar ante el regulador que necesitan tarifas más altas. Así mismo existe evidencia en el expediente de que la parte compradora tiene embarcaciones más modernas.<sup>56</sup>

#### 4.1.2 Mercado Relevante Cozumel

En el MR Cozumel, entre 2019 y marzo de 2024, se observaron 2 participantes, Ultramar y Winjet hasta que Xcaret ingresó en abril de 2024.<sup>57</sup>

<sup>54</sup> Ver Styhre, L. (2010), Capacity utilisation in short sea shipping, <https://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/124588.pdf>.

<sup>55</sup> Como ya se señaló en este documento, existen otras regulaciones (precios máximos o benchmark) que buscan limitar los precios monopólicos y a la vez introducir competencia, si este tipo de regulación prevaleciera en este mercado, las conclusiones pudieran ser

# B

<sup>57</sup> Se había observado la presencia de tres competidores entre 2015 y 2018, Ultramar y Winjet que eran incumbentes y Barcos Caribe que entró al mercado en 2015, pero dejó de operar 3 años después debido a la explosión de una de sus embarcaciones lo que ocasionó que se les retirara el permiso.

Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

En este mercado, cuando se efectuó el análisis de condiciones de competencia efectiva, se resolvió, entre otras cuestiones, que existía una [B] respecto de participaciones de mercado, tecnología y modelos de negocios de MAGNA (Ultramar) y Winjet, lo que propicia que converjan sus incentivos y disminuya la rivalidad entre estos agentes, lo que llevó a concluir la ausencia de condiciones de competencia, además de la presencia de barreras a la entrada.

También en este mercado actualmente se aplica una regulación que no incentiva la competencia, como ya se explicó previamente. Asimismo, [B]

[B]. Es decir, se observa una demanda administrada. Se observa también que los factores de carga en general son bajos y de forma particular se observa una caída del factor de carga de Ultramar de [B] en marzo de 2024 a [B] en abril de dicho año. Sin embargo, no se cuenta con información para conocer el movimiento del factor de carga de Winjet.

La entrada del nuevo participante implica que cada uno tiene que recuperar sus costos fijos y variables que, con la consecuente reducción del factor de carga (al dividirse el flujo de pasajeros entre más oferentes), aumentaría las tarifas y, de no ser así, llevaría a que no se pudieran recuperar los costos, lo que podría crear problemas en la calidad del servicio como el mantenimiento, lo que afectaría negativamente a los consumidores, como se explica a continuación.

Dado que las embarcaciones en Cozumel trabajan [B], al haber un entrante se esperaría que las otras dos empresas ajusten sus precios al alza o la calidad a la baja para mantener sus mismos niveles de rentabilidad. En efecto, al ser un servicio caracterizado por altos costos fijos hundidos, respecto de la demanda, al disminuir el número de pasajeros, hay impacto directo en los ingresos de los incumbentes y ante costos fijos constantes, las tarifas tendrían que subir o buscarse una disminución de otros costos variables importantes relacionados con la calidad del servicio.

La operación, por el contrario, al realizarse ayudaría a mantener la situación de dos jugadores que mantendría un *load factor* mayor al esperado con la entrada de un tercer competidor. No se esperarían efectos adversos en el bienestar de los consumidores, que sí podrían crearse tras la entrada de un tercer participante, debido a que la interacción se da en un ambiente regulado que garantiza la recuperación de costos. Esta situación es contraintuitiva con el análisis típico de competencia, sobre todo en casos que podrían tener una semejanza con la competencia a la Cournot. El problema es que, en el modelo clásico de Cournot, las cantidades se ajustan automáticamente, ya que no existen costos fijos hundidos. De hecho, los costos hundidos no se reflejan directamente en las funciones de costos neoclásicas a largo plazo, ya que reflejan el supuesto de que los activos de capital pueden alquilarse periodo a periodo y las proporciones de insumos se ajustan totalmente a los precios de los insumos y a los niveles de producción.<sup>58</sup>

Por lo tanto, en el modelo de Cournot, al aumentar el número de empresas, los precios disminuyen, de modo que con un número grande de empresas el mercado converge a la competencia perfecta. No obstante, cuando existen costos fijos hundidos como en el presente caso, la capacidad no se puede ajustar a la baja automáticamente, por lo que el mismo costo se tiene que recuperar, lo cual no se puede conseguir con un uso menor de los activos, y, en

<sup>58</sup> Ver Joskow (2007). Esto de manera indirecta se caracteriza en el DC-001-2020 cuando se habla de la indivisibilidad de los activos.

Pleno  
Voto Particular del  
Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras  
Expediente CNT-018-2023

consecuencia, para lograrlo tienen necesariamente que incrementar los precios.

Esto no cambia si la empresa cuenta con diferentes tamaños de embarcaciones para atender la demanda baja y la demanda pico, ya que todos los costos, incluyendo los requeridos para atender la demanda pico aun cuando estos activos no se utilizan, se tienen que recuperar.<sup>59</sup>

Una acepción alternativa del modelo de Cournot es que los participantes en el mercado deciden sobre sus capacidades ex-ante, de modo que ex-post, el uso de los activos no se tiene que ajustar. Sin embargo, esta interpretación del modelo no aplica al presente caso, por la presencia de incumbentes que tomaron la decisión de sobre invertir en capacidad. De hecho, para que el modelo referido funcione no debe haber capacidad ociosa, lo cual no ocurre en este caso.

La triplicación de costos fijos, en conjunto con el posible incremento de tarifas o reducción de la calidad si estas no se incrementan, permite concluir que, dado el tipo de regulación que se aplica en estos mercados, la participación de una empresa adicional, contrario a lo que se esperaría, tendría el efecto de reducir el bienestar del consumidor que en conjunto con la triplicación de costos reduciría el bienestar total.

Esta ponencia no es ajena a que Xcaret comenzó a prestar el servicio de STMPF en Cozumel con una tarifa regulada más baja que la de los incumbentes y que tal situación podría caracterizarse como un ejemplo de competencia. No obstante, esa interpretación es incorrecta ya que la demanda del servicio en Cozumel se encuentra administrada por el regulador (de acuerdo con el expediente, [REDACTED] B

[REDACTED] ) de forma tal que Xcaret espera que [REDACTED] B y que las otras empresas permanezcan en el mercado aunque cobren tarifas reguladas más altas. *Lo que sí demuestra dicha situación es que de autorizarse la transacción y [REDACTED] B [REDACTED], más usuarios podrían disfrutar del servicio con una tarifa más baja.*

Por lo tanto, de autorizarse la operación los consumidores no solo no se verían afectados negativamente, sino que, podrían ser beneficiados.

Como ya se señaló y como obra en el expediente, Xcaret [REDACTED] B [REDACTED] (como se señala en el Expediente, embarcaciones [REDACTED] B [REDACTED] como lo hizo al entrar al MR Cozumel.<sup>60</sup>

#### 4.2 Barreras a la entrada y costos fijos

Sobre las barreras a la entrada y costos fijos, el anteproyecto inicialmente presentado identificó la existencia de costos fijos indivisibles y costos hundidos en publicidad, como se

<sup>59</sup> Este efecto es común a los sistemas de transporte, trenes, gas, electricidad, etc.

<sup>60</sup> Los Compradores iniciaron operaciones con una tarifa para Turistas de \$254.00 por viaje sencillo, con un descuento disponible con el cual se podría adquirir el viaje por tan solo \$226.97. Sus tarifas son 12.4% y 9.28% menores a las tarifas ofrecidas por Ultramar, \$290 y Winjet, \$280 Adicionalmente, haciendo uso del descuento por compra en línea, se podría llegar a obtener un descuento de hasta 22% sobre la tarifa regular de Ultramar y de hasta 19% para el caso de Winjet. Más aún, la tarifa para los usuarios locales es de \$87.50 frente a los \$100 de Ultramar y los \$90 de Winjet, lo cual representa una alternativa 12.5% y 2.7% (más económica para los usuarios. [REDACTED] B

[REDACTED] B  
Cabe decir que, desde el punto de vista de la restricción de participación, esto es, que la empresa más ineficiente participe en el mercado, la regulación de costo de servicio podría implicar desbalances en el factor de carga de las empresas, tal que la más ineficiente salga del mercado. Por esta razón los "Price Caps" dan márgenes mayores a las empresas más eficientes.

explicó al final de la sección 3.2.

## 5. Conclusiones

A partir de elementos aportados por la ciencia económica para analizar estructuras oligopólicas concentradas, esta Ponencia realizó un ejercicio analítico de hechos estilizados, para determinar el posible resultado de una fusión en el contexto de mercados regulados con base en la metodología de tasa de retorno o costo de servicio.

Según las predicciones de la teoría económica, se encuentra que la presencia de costos fijos hundidos, junto con un diseño regulatorio con bajos incentivos a la eficiencia, reduce los incentivos a competir, por lo que esta Ponencia considera que prevalece la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados analizados, tal y como fue resuelto por esta Comisión el expediente DC-001-2020.

Así, se considera que, al no existir condiciones de competencia efectiva en los mercados analizados, la fusión no puede reducir la presión competitiva, pero puede reducir la duplicación innecesaria de costos (reducción de ineficiencia productiva), y aumentar el factor de carga futuro y reducir tarifas futuras (dado que están reguladas, con un factor de carga mayor no se justificarían aumentos de tarifas en presencia de costos constantes o menores, por lo que en revisiones futuras habría elementos que las llevarían a la baja). Estos resultados incrementarían también el bienestar total.

Adicionalmente, con la entrada acomodada y los factores de carga analizados, esta Ponencia considera que, de darse la concentración, los factores de carga no cambiarían de forma sustantiva, pero entraría a los mercados una empresa que, al menos y con la información que obra en el Expediente, ofrecería un servicio más eficiente y de mejor calidad. Además, como se mencionó, el regulador ya ha impuesto tarifas más bajas a Xcaret en el MR Cozumel, por lo que, de autorizarse la concentración, dicha empresa atendería una mayor parte del mercado ofreciendo una tarifa más baja.

Lo anterior, se sostiene con independencia del mercado relevante que se adopte: 1) tres mercados relevantes: Cozumel, Zona Hotelera y Puerto Juárez o 2) 2 mercados relevantes: Zona Hotelera-Puerto Juárez y Cozumel.

Por todo lo anteriormente analizado y, dado que la transacción se realiza en mercados en los que la Cofece declaró la ausencia de condiciones de competencia efectiva y se implementó regulación de precios y calidad (particularmente obligaciones de horarios de salida) que limitan la capacidad de las empresas de cargar precios monopólicos o disminuir las cantidades ofrecidas, esta Ponencia considera que la concentración conlleva traslapes horizontales que son poco probables de afectar negativamente la eficiencia del mercado y en particular el bienestar de los consumidores, por lo que recomienda autorizar la operación.



**Número de Expediente: CNT-018-2023**  
**Número de Páginas: 29**

Sello Digital

No. Certificado

Fecha

CtasD64LevjtKivcZXTMzclFvp9Pc439ckh9jxCQ9  
yEnp0lczbCBt1sayfKg6Eadtz3793sB9Mrzp6y+eZ  
Pxe9JHqElaKHCwseOD9H0XGWItGeFC6UMxD  
34G//WbVlakBCLUPf86nHJX5zxk/0HsSz/6ECcM  
ROx2A6j5AkfQ9oQdkaKY+faL7XaDCZ/LMNbIW  
b/fu3cvY2uxAb+Bc2YZJOu0En8SVG7k6uLdy9Q  
cicddyoaYE2T4EEc59FhEE8PIXr+2nbli/HQI5/v8y  
IVE604QpP1ZwyU4ryveicghQkPY6/VTG/G9x5gY  
xYjsipH4/B1Q0L2UVjjBDPUcxJTSg==

00001000000705452429

jueves, 15 de agosto de 2024, 05:53 p. m.  
JOSE EDUARDO MENDOZA CONTRERAS

Sello Digital	No. Certificado	Fecha
RG3/rZckobPRZAwYRgYH1UDXVh9RKgkQqyp pE+LjEDVuHP7QGeopStOgHA6n8SbdeKpCL+ PRwD4+vIPr1ky3QqPhoSE+/SdXNMAehfeilFlt SSAo0Cg5xCKpJKGytwyYxrdvdAMgVasr0R4J mukdF30doGRJ92CIK78qY5Coljzu1Q2eIV45rX dB7QYcV67iKR1zmMHmzhdWJLOn7UfXdTQ OIMTGY/kbnjF+lzWcO/FXh/3oTAEEdLmpvcW7 O8+TxsXid207Yrm8fRGzmj/IzfrLqEHNW/J3ttj 00jBjGiPSVLOIOE1ORUDSyJhuKHlyzCPYvlaD Qj4zeEXplYg==	00001000000516756001	lunes, 19 de agosto de 2024, 10:52 a. m. MYRNA MUSTIELES GARCIA
qLV7STy2NhSMCKxwzufVqkFCHBFPR2WdTI +u6eCQkqwQB53zBis1uiKpcbHDpCkW8ciCmr/0 gNkmoS0n9kPhsq6QGwGzj04JfXpgp6bNeGn PQC6ax/2mM1dEaEVRaVj7npo4ImQ8Y1bC4O YYH1Gx+Pa/Vi1UEPZdlJRPJl6NyMSyG5LGE ukgFxlDQk1ZVKD9Wm/OGGCTvPkKBNXtR3lh RpQZfYxa/eqHRYiU3xkyxo0R8Aune7Z3bGulVI DCNXkq7pPZxMmHOCE6YwQry11snSKHa/a7 ziv5kyfxE+pHgWcCpkXIGTMMdpVRr1FLkMIDI nbiRqRXeMkdn4Qr7Q==	00001000000513723553	lunes, 19 de agosto de 2024, 10:32 a. m. ANDREA MARVAN SALTIEL
OhAY+u3AaiKawPKJIFY96bh1zc13GrxTGI9qs u3iLBXpJanNHWf1uv108dUo446tvrO0CFBEDB ZmxZQhm81uCrXGGTL5gLT0xDPHzjd5p6KJ wbGwd42TAXnz9cZ/vQchgdUdUrmg10HdPtU CaJpZ+2IO4nWQUtRFSPaHfJl35zz+CgCVgd8 wLxzY6iq6uokITZRzaV4IN3dKucPRQGY9ihMj1 rNDbmOiwPdWQrJLS42PG7eJS9BmzySSkaajS w9qb5vbz/seKkhb9VW/zL4yxQkbeb3TMDcUu qPqI0KRkvbXTUs8p39+i65pMV/NzE7CWPFlp mJdmyq5OOWA==	00001000000705452429	lunes, 19 de agosto de 2024, 10:27 a. m. JOSE EDUARDO MENDOZA CONTRERAS
fhU8pP9HjBK5ZG7rvvF2Y1QsKK4BmR9JWtno XMjouu6n/rD9iubZEFQmRRpb1DQLgpKnHEC0 Rp4fdQkHas1OpokGPfY+cDRNt8ONAVh4OuF Q2zYbitsML83xOW5RK3AuLi+zDcE1DC3SmM L+yM1/rF8LePkCpi/Qy7pvPeMfIC3bS2xM+gki df7Sl2dK6ujszNHHVa3RME5IXpaLOPPFZp4V hnPu4+Hd+/4GoW2ySdi0SkmAvAilbVcnbv4sO 08iqac+9VaXs/CzHMeu0BDJV37p9iNHD6Db1 GIBpzWxKcB8aRlmbElnLVMEcmSPAHb+XYrK qw1hriwwcqUKmbUYQ==	00001000000512348861	lunes, 19 de agosto de 2024, 10:26 a. m. ALEJANDRO FAYA RODRIGUEZ
si9QCOpCrE8pi7lun4vj9rT77Ve67tGqPlk1lxxJ F0Ya1ChZjTfrujh0mjZdabfHNQnDpO66cmr3tU M3e1DuDnkOl9sXPku6R2g7ABugqweuqxhebE oac0IH2BmVolTKTmBfrtgO+yYoyYHa2req9AT gTQArEURFChUNKIM+O5E2rAiXE1Bxj0RHpbO DSxiH1QA8LCZmWEAOMVwaIYDklOpYK8cYz yAlco0fgm0oiCn2/f8y5W35oSIs7NHVgPquSle3 E3qMktanLuf+pqHi/eKi9SsAzpRb7auG10IZAFI 0Xb0Xoyv9aMd7zJtAF/qZASAVVvKJtJUOSx5 R88//pg==	00001000000704356265	lunes, 19 de agosto de 2024, 10:21 a. m. GIOVANNI TAPIA LEZAMA
Fjcw4RjXyYeL7hNr25UqEHb6Q+FyJGNt+jL iOnIvpzth2pZJnkxEgqzgL6uNS9Ujt5Uh5mOwfh Ng4oKNiaTnBANacS5w7iR4d667N6KskB+8T+ vZDvHdThQR14jrv7914R1AQ1v1SymXvuUX5p UyltGaLUavIBNtaSXzi+ehDDn6ly2OtwJufZ6TY FrQxPx7/UD8wgEwHTHhPDwK3+KwYprLyDg VUnfrXj/KVwzeeWfNmmFzOhVQD6vXSOM0J sDIN83xOTzTbX3ckLu4GvqH/on9S7Syy1yVrv YDHz31n0tdSZSt9QEoiWon8/GQ9ptWMPNxx w1esTH9RpAGOQQ==	00001000000513129202	lunes, 19 de agosto de 2024, 10:15 a. m. ANA MARIA RESENDIZ MORA
DsodmZTnssOYvu8Mtr7WGPql+qcs7XB8iN0s ZolXdeJpPxO2OUZtM3X4hEsCII2RWdenJKgsi v14lls76dfjVc9xRoVyEDhMVwtM0Sq0cZDcIIb3 EoAOKbiRAWuNfkNRqFxb+EGqQ1BRRNvdsq fEJspUvLzFbiCRzOuMuGWfZU3Vrb6y/OpRuz Ggbkqr47VXASRz+xK6LgT2bWBFLLM/MrWLoT +DkfGVHhDf/LeqknBa4DmkzFHhOJU0EUScxiz K+PHioAXLacOQIn6lCu3sVdrfSqyU7UPZml8y 6kBlS+jOTRusSjLi5+mb3YfdhSmSEITnbg3DxV 8ZLnNz6A0A==	00001000000703050164	lunes, 19 de agosto de 2024, 09:45 a. m. BRENDA GISELA HERNANDEZ RAMIREZ
Z0uCGMCiJ/0Mk1Yx3lub1GNePe9U3Y/sKGIp EN0nlzTUn5CCITQ/brO6EwWaqyJhs4Z7fIQMt yLZTAXEY0jsvmUN0nDN1de1oHgYyArXJSq5 qPr09EYO3yYrai0svr25Ym69RU81Jlnc+3eZG BJ0rtqgnU1egI/eBc+bjrlkJBKKTjwGCKyaRqfn5l w+i9KqGfk42WBUIDHEFSJji6Hr0U210QmM6t alrypzw6mcT44u5lidRFZi9PoS1uyhGG7ctJ/N cefW0j0O7UEDtDsMuZ838Jqz6+60UnlNrEER QkoJGzerxYqqYMCsMGatVDn8XijeeiRglfxES2 FRrHQ==	00001000000707787623	lunes, 19 de agosto de 2024, 09:35 a. m. RODRIGO ALCAZAR SILVA