



## VERSIÓN PÚBLICA

Unidad Administrativa que clasifica:

Secretaría Técnica

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

COT-046-2021

16 de diciembre de 2021

### Descripción del documento:

Versión pública de la resolución emitida por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica el diez de diciembre del dos mil veintiuno, dentro del expediente DC-001-2020.


### Tipo de información clasificada y fundamento legal:

La información testada con: "A", "B", "\*" y "\*\*", es confidencial de conformidad con lo siguiente:

|    | Tipo de información   | Fundamento   |
|----|---|--|
| *  | Se refiere a datos personales cuya difusión requiere del consentimiento de su titular correspondiente a una persona identificada o identificable, la cual fue identificada por la Autoridad Investigadora.  | Artículo 113, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública (en adelante, LFTAIP), 116, párrafo primero de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (en adelante, LGTAIP), así como Trigésimo octavo de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la Elaboración de Versiones Públicas (en adelante, LINEAMIENTOS), en relación con el artículo 3, fracción IX, de la Ley Federal de Competencia Económica (en adelante, LFCE). <sup>1</sup> |
| ** | Se refiere tanto a datos personales como a hechos y actos de carácter económico, contable, jurídico o administrativo relativos a una persona moral, cuya difusión puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular, la cual fue identificada por la Autoridad Investigadora. | Artículo 113, fracciones II y III, de la LFTAIP, 116, tercer y último párrafo, de la LGTAIP, así como Trigésimo octavo y Cuadragésimo de los LINEAMIENTOS, en relación con el artículo 3, fracción IX, de la LFCE.   |
| A  | Se refiere a datos personales cuya difusión requiere del consentimiento de su titular correspondiente a una persona identificada o identificable.   | Artículo 113, fracción I, de la LFTAIP, 116, párrafo primero de la LGTAIP, así como Trigésimo Octavo de los LINEAMIENTOS, en relación con el artículo 3, fracción IX, de la LFCE.  |
| B  | Se refiere al patrimonio, hechos y actos de carácter económico, contable, jurídico o administrativo relativos a una persona, cuya difusión puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular.   | Artículo 113, fracciones II y III, de la LFTAIP, 116, tercer y último párrafo de la LGTAIP, así como Trigésimo octavo y Cuadragésimo de los LINEAMIENTOS, en relación con el artículo 3, fracción IX, de la LFCE.  |

Páginas que contienen información clasificada: 60, 80, 84, 91, 93 a 98, 102, 106, 122 a 130, 132, 133, 138 a 143, 148, 149, 152, 154 a 156, 158 a 172, 174 a 178, 180 a 185, 192, 194, 195, 201 a 204, 213 a 217, 219, 220, 225 a 227, 229, 230, 232, 237, 240, 251 a 253, 256 a 258, 282 a 285, 294, 295, 301, 322, 323, 326, a 335, 337 a 352, 354 a 368, 379, 380, 387, 394, 395, 405, 412 a 414, 416, 418 a 420, 424 a 430, 432, 433, 440, 442, 443, 447 a 451, 455, 456, 458, 461 a 468, 471, 472 y 474.

  
Fidel Gerardo Sierra Aranda  
Secretario Técnico

  
Myrna Mustieles Garcia  
Directora General de Asuntos Jurídicos

<sup>1</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el veintitrés de mayo de dos mil catorce, cuya última reforma aplicable fue publicada a través del mismo medio, el veinte de mayo del dos mil veintiuno.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

Vistas las constancias que integran el expediente al rubro citado, con fundamento en los artículos 28, párrafos primero, segundo, décimo cuarto, vigésimo, fracción I, y vigésimo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 3 fracción XIII, 4, 10, 12, fracciones I, XI y XXX, 18, párrafos primero y séptimo, y 96 de la Ley Federal de Competencia Económica;<sup>1</sup> 31 y 32 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica;<sup>2</sup> 12 bis de las Disposiciones Regulatorias sobre el uso de Medios Electrónicos ante la Comisión Federal de Competencia Económica;<sup>3</sup> así como 1, 4, fracción I, 5, fracciones I, VII y XXXIX, 6, 7 y 8 del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica, y el *"Acuerdo mediante el cual el Pleno autoriza la celebración de sesiones de forma remota en virtud de la contingencia existente en materia de salud y se derogan ciertos artículos de los Lineamientos para el funcionamiento del Pleno"*;<sup>4</sup> el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica en sesión celebrada el diez de diciembre de dos mil veintiuno resolvió de acuerdo con los antecedentes, consideraciones de Derecho y resolutivos que a continuación se expresan:

**GLOSARIO**

Para facilitar la lectura de la presente resolución, se entenderá por:

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b>AI</b>                      | Autoridad Investigadora de la COFECE, o su titular, según corresponda.  |
| <b>APIQROO</b>                 | Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V.         |
| <b>CALIZAS</b>                 | Calizas Industriales del Carmen, S.A. de C.V.                           |
| <b>CAPITANÍA COZUMEL</b>       | Capitanía del Puerto de Cozumel adscrita a la SEMAR.                    |
| <b>CAPITANÍA ISLA MUJERES</b>  | Capitanía de Isla Mujeres adscrita a la SEMAR.                          |
| <b>CAPITANÍA PUERTO JUÁREZ</b> | Capitanía de Puerto regional Cancún/ Puerto Juárez adscrita a la SEMAR. |
| <b>CARGA</b>                   | Naviera Carga Más por Menos, S.A. de C.V.                               |
| <b>COFECE o COMISIÓN</b>       | Comisión Federal de Competencia Económica.                              |
| <b>COVID-19</b>                | Virus SARS-CoV-2.   |
| <b>CPEUM</b>                   | Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos                   |

<sup>1</sup> Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce, cuya última reforma se publicó en el DOF el veintisiete de enero de dos mil diecisiete.

<sup>2</sup> Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya reforma aplicable es la publicada en el DOF el cinco de febrero de dos mil dieciséis.

<sup>3</sup> Publicadas en el DOF el ocho de diciembre de dos mil diecisiete, cuya última reforma aplicable se publicó en el DOF el primero de octubre de dos mil veintiuno.

<sup>4</sup> Publicado en el DOF el treinta y uno de marzo de dos mil veinte.





|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>DECRETO</b>            | Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la LEY DE NAVEGACIÓN y la LEY DE PUERTOS, publicado en el DOF el siete de diciembre de dos mil veinte.   |
| <b>DGAJ</b>               | Dirección General de Asuntos Jurídicos de la COMISIÓN, o su titular, según corresponda.   |
| <b>DGMM</b>               | Dirección General de Marina Mercante de la SEMAR o su titular, según corresponda.   |
| <b>DGMR</b>               | Dirección General de Mercados Regulados de la COMISIÓN o su titular, según corresponda.   |
| <b>DGP</b>                | Dirección General de Puertos de la SEMAR o su titular, según corresponda.   |
| <b>DP</b>                 | Dictamen Preliminar emitido por la AI el cuatro de febrero de dos mil veintiuno en el EXPEDIENTE.   |
| <b>DRE</b>                | Disposiciones Regulatorias de la LFCE de emergencia sobre el uso de medios electrónicos en ciertos procedimientos tramitados ante la COFECE, publicadas en el DOF el veinticinco de junio de dos mil veinte, cuya última reforma aplicable fue publicada en el DOF el veintiuno de septiembre de dos mil veintiuno. |
| <b>DRLFCE</b>             | Disposiciones Regulatorias de la LFCE, publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya última modificación aplicable es la publicada en el DOF el cuatro de marzo de dos mil veinte.   |
| <b>DOF</b>                | Diario Oficial de la Federación.  |
| <b>EL DORADO</b>          | Servicios Náuticos El Dorado, S.A. de C.V.  |
| <b>ESTATUTO</b>           | Estatuto Orgánico de la COFECE.   |
| <b>EXPEDIENTE</b>         | Los autos del expediente DC-001-2020. <sup>5</sup>  |
| <b>FE DE HECHOS MAGNA</b> | Acta número dos mil quinientos treinta siete, pasada ante la fe del Notario Público número ciento veinte del estado de Quintana Roo, el diecisiete de marzo de dos mil veintiuno.   |
| <b>GIE</b>                | Grupo de Interés Económico.   |
| <b>GIE ULTRAMAR</b>       | GIE conformado por Naviera Ocean GM, S.A. de C.V., MAGNA y CARGA.   |

<sup>5</sup> En adelante, todas las referencias relativas a folios se entenderán hechas respecto del EXPEDIENTE salvo señalamiento en específico en contrario.



**GIE WINJET-  
TRANSCARIBE**

GIE conformado por WINJET y TRANSCARIBE.

**IVA**

Impuesto al Valor Agregado.

**JETWAY**

GBC Brokers Peninsulares, S.A.P.I. de C.V.

**LEY DE NAVEGACIÓN**

Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el DOF el primero de junio de dos mil seis, reformada mediante decreto publicado en el DOF el diecinueve de diciembre de dos mil dieciséis.

**LEY DE PUERTOS**

Ley de Puertos, publicada en el DOF el diecinueve de julio de mil novecientos noventa y tres, reformada mediante decreto publicado en el DOF el diecinueve de diciembre de dos mil dieciséis.

**LFCE**

Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce, cuya última reforma aplicable se publicó en el DOF el veintisiete de enero de dos mil diecisiete.

**LFPA**

Ley Federal de Procedimiento Administrativo, publicada en el DOF el cuatro de agosto de mil novecientos noventa y cuatro, cuya última reforma aplicable se publicó en el DOF el dieciocho de mayo de dos mil dieciocho.

**LISTA**

Lista diaria de notificaciones de la COMISIÓN.

**LOAPF**

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el DOF el veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y seis, cuya última reforma aplicable se publicó en el DOF el veintidós de enero de dos mil veinte.

**MAGNA**

Naviera Magna, S.A. de C.V.

**MARINA MERCANTE**

Dirección General de Marina Mercante de la SEMAR.

**MARINSA**

Marinsa de México, S.A. de C.V.

**MAYAIR**

Mayair, S.A. de C.V.

**MERCADO INVESTIGADO**

Servicios de transporte marítimo de pasajeros en rutas con origen y/o destino en la zona norte del estado de Quintana Roo y servicios relacionados.

**MERCADO MATERIA**

Servicio de transporte marítimo de pasajeros, en navegación de cabotaje en rutas con origen y/o destino en la zona norte del estado de Quintana Roo, que comprende a los segmentos continental e insular de los municipios de Benito Juárez, Puerto Morelos, Solidaridad, Isla Mujeres y Cozumel y servicios relacionados.





|                            |   |
|----------------------------|---|
| <b>MERCADOS RELEVANTES</b> | Conjunto conformado por el MR COZUMEL, el MR PUERTO JUÁREZ, y el MR ZONA HOTELERA.  |
| <b>MR COZUMEL</b>          | 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.  |
| <b>MR PUERTO JUÁREZ</b>    | 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 <sup>6</sup> y/o muelles <sup>7</sup> de Puerto Juárez o Gran Puerto, ambas ubicadas en Cancún, Quintana Roo.   |
| <b>MR ZONA HOTELERA</b>    | Servicio de transporte marítimo de pasajeros, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en las siguientes rutas: (i) ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo y destino (y/u origen) en el muelle de El Caracol, Cancún, Quintana Roo; (ii) 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 (iii) 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. |
| <b>NAVEGA</b>              | Navegación Veracruzana, S.A. de C.V.  |
| <b>NAVEGANTO</b>           | Naveganto, S.A. de C.V.   |
| <b>OFICIALÍA</b>           | Oficialía de Partes de la COMISIÓN.   |
| <b>OPE</b>                 | Oficialía de Partes Electrónica de la COMISIÓN.   |
| <b>PERIODO</b>             | Periodo comprendido entre enero de dos mil quince a julio de dos mil veinte.  |
| <b>PERITO 1</b>            | Perito en materia de Economía, ofrecido por MAGNA.  |
| <b>PERMISO</b>             | Permiso para la prestación de servicios de transporte de pasajeros con embarcaciones en navegación de cabotaje, contemplado en el artículo 42, fracción I, inciso a), de la LEY DE NAVEGACIÓN, actualmente otorgado por SEMAR.  |
| <b>PJF</b>                 | Poder Judicial de la Federación.  |

<sup>6</sup> De acuerdo con la LEY DE PUERTOS, una terminal marítima es una unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización integral de la operación portuaria a la que se destina.

<sup>7</sup> Un muelle es una obra de piedra, hierro o madera, construida en dirección conveniente en la orilla del mar o de un río navegable, y que sirve para facilitar el embarque y desembarque de cosas y personas e incluso, a veces, para abrigo de las embarcaciones.



|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| <b>PUNTA SAM</b>                 | Terminal marítima de Punta Sam, Isla Mujeres, Quintana Roo, ubicada en la zona conurbada de Cancún, Quintana Roo en las que se ofrece el servicio de transbordador.  |
| <b>REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN</b>  | Reglamento de la LEY DE NAVEGACIÓN, publicado en el DOF el cuatro de marzo de dos mil quince.  |
| <b>REGLAMENTO DE PUERTOS</b>     | Reglamento de la LEY DE PUERTOS, publicado en el DOF el veintiuno de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro, reformado mediante decreto publicado en el DOF el dos de abril de dos mil catorce.   |
| <b>REGLAMENTO SCT</b>            | Reglamento Interior de la SCT, publicado en el DOF el ocho de enero de dos mil nueve, cuya última modificación aplicable se publicó en el DOF el dieciocho de agosto de dos mil dieciséis.   |
| <b>RUTA CALICA</b>               | Ruta con origen (y/o destino) en la isla de Cozumel, Quintana Roo y destino (y/u origen) en las terminales marítimas de Punta Venado (Calica).   |
| <b>RUTA COZUMEL</b>              | Ruta con origen (y/o destino) en la isla de Cozumel, Quintana Roo y destino (y/u origen) en Playa del Carmen, Quintana Roo.  |
| <b>RUTA ISLA MUJERES</b>         | El conjunto de rutas conformado por: RUTA PUERTO JUÁREZ y RUTAS ZONA HOTELERA.   |
| <b>RUTA PUERTO JUÁREZ</b>        | 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.   |
| <b>RUTA PUNTA SAM</b>            | Ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo y destino (y/u origen) en la terminal marítima de Punta Sam, Isla Mujeres, Quintana Roo, ubicada en la zona conurbada de Cancún, Quintana Roo.                                     |
| <b>RUTAS ZONA HOTELERA</b>       | 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. |
| <b>SCJN</b>                      | Suprema Corte de Justicia de la Nación.  |
| <b>SCT</b>                       | Secretaría de Comunicaciones y Transportes.  |
| <b>SEMAR</b>                     | Secretaría de Marina.  |
| <b>SERVICIO DE TRANSBORDADOR</b> | Servicio de transporte en navegación de cabotaje que se presta en embarcaciones de uso mixto; es decir, de carga y de pasajeros.   |





|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>STMC</b>          | Servicio de transporte marítimo de carga.   |
| <b>STMP</b>          | Servicio de transporte marítimo de pasajeros, en navegación de cabotaje.  |
| <b>TRANSCARIBE</b>   | Transbordadores del Caribe, S.A. de C.V.  |
| <b>WINJET</b>        | Golfo Transportación, S.A. de C.V.  |
| <b>XCARET</b>        | Experiencias Xcaret Parque, S.A.P.I. de C.V.  |
| <b>ZONA HOTELERA</b> | Conjuntamente los muelles denominados "El Caracol", "El Embarcadero" y "Playa Tortugas".  |
| <b>ZONA NORTE</b>    | Zona norte del estado de Quintana Roo, que comprende a los segmentos continental e insular de los municipios de Benito Juárez, Puerto Morelos, Solidaridad, Isla Mujeres y Cozumel. |

#### I. ANTECEDENTES

**PRIMERO.** El trece de julio de dos mil veinte, la AI emitió el acuerdo de inicio del procedimiento señalado en el artículo 96 de la LFCE, en relación con el artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN, al advertirse la posible ausencia de condiciones de competencia efectiva en los servicios de Transporte Marítimo de Pasajeros en rutas con origen y/o destino en la zona norte del estado de Quintana Roo y servicios relacionados,<sup>8</sup> y cuyo extracto se publicó en el DOF<sup>9</sup> y en el portal de Internet de la COMISIÓN<sup>10</sup> el veintiuno de julio de dos mil veinte, en términos de la fracción III del artículo 96 de la LFCE.

**SEGUNDO.** El primero de octubre de dos mil veinte, la AI emitió un acuerdo mediante el cual amplió el periodo de investigación, publicado en la página de Internet de la COMISIÓN el cinco de octubre de dos mil veinte.<sup>11</sup>

**TERCERO.** El once de diciembre de dos mil veinte, la AI emitió el acuerdo de conclusión de la investigación, publicado en la página de la COMISIÓN el mismo día.<sup>12</sup>

**CUARTO.** El cuatro de febrero de dos mil veintiuno, la AI emitió el DP mediante el cual señaló la existencia de elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva en: (i) el mercado relevante constituido por el STMP en la modalidad de ferris en la ruta con

<sup>8</sup> Folios 001 a 018 del EXPEDIENTE.

<sup>9</sup> Véase en la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5597005&fecha=21/07/2020](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5597005&fecha=21/07/2020). Folios 027 y 028.

<sup>10</sup> Véase en la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: [https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2020/07/DC-001-2020\\_ExtractoDeAcuerdoDeInicio.pdf](https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2020/07/DC-001-2020_ExtractoDeAcuerdoDeInicio.pdf).

<sup>11</sup> Véase en la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: [https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2020/10/DC-001-2020\\_1\\_AcuerdoDeAmpliacion.pdf](https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2020/10/DC-001-2020_1_AcuerdoDeAmpliacion.pdf).

<sup>12</sup> Véase en la página de Internet de la Publicación en la dirección electrónica: <https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2020/12/20.11.25-DC-001-2020-Extracto-ACI-VMR.pdf>.





**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente DC-001-2020**

origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo, y destino (y/u origen) en las terminales marítimas y/o muelles de Puerto Juárez, Gran Puerto, El Caracol, Playa Tortugas y El Embarcadero, todos estos ubicados en Cancún, Quintana Roo; y (ii) el mercado relevante constituido por STMP 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.

El once de febrero de dos mil veintiuno, se publicó el extracto del DP en el DOF<sup>13</sup> y su versión pública en el portal de Internet de la COMISIÓN.<sup>14</sup>

**QUINTO.** La notificación del DP se realizó de la siguiente manera:

| FECHA      | AUTORIDAD/AGENTE ECONÓMICO NOTIFICADO |
|------------|---------------------------------------|
| 10.02.2021 | MAGNA <sup>15</sup>                   |
|            | SCT <sup>16</sup>                     |
|            | DGMM <sup>17</sup>                    |
| 11.02.2021 | NAVEGANTO <sup>18</sup>               |
|            | WINJET <sup>19</sup>                  |

**SEXTO.** El veintidós de febrero de dos mil veintiuno, el Secretario Técnico emitió un acuerdo mediante el cual turnó el expediente a la DGAJ con la finalidad de que continuara con la tramitación de la segunda etapa del procedimiento relativo a la determinación sobre condiciones de competencia efectiva.<sup>20</sup>

**SÉPTIMO.** El veintidós de marzo de dos mil veintiuno, MAGNA<sup>21</sup> y WINJET<sup>22</sup> presentaron sus escritos de manifestaciones al DP.

**OCTAVO.** El doce de abril de dos mil veintiuno, la DGAJ emitió un acuerdo por medio del cual tuvo por hechas las manifestaciones de WINJET y acordó lo correspondiente respecto de diversas pruebas ofrecidas por WINJET.<sup>23</sup>

En esa misma fecha, la DGAJ emitió un acuerdo (en adelante, “**ACUERDO MANIFESTACIONES MAGNA**”), por medio del cual, entre otras cuestiones, acordó lo correspondiente respecto de diversas

<sup>13</sup> Véase en la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5611301&fecha=11/02/2021](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5611301&fecha=11/02/2021)

<sup>14</sup> Véase en la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: [https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/02/DC\\_001\\_2020\\_DictamenPreliminarVP.pdf](https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/02/DC_001_2020_DictamenPreliminarVP.pdf)

<sup>15</sup> Folios 7521 a 7522.

<sup>16</sup> Folios 7515 a 7517.

<sup>17</sup> Folios 7518 a 7520.

<sup>18</sup> Folios 7523 y 7527.

<sup>19</sup> Folios 7528 y 7533.

<sup>20</sup> Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el mismo día de su emisión. Folios 7536 a 7538.

<sup>21</sup> Folios 7558 a 7834.

<sup>22</sup> Folios 7835 a 7908.

<sup>23</sup> Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el doce de abril de dos mil veintiuno. Folios 7914 a 7916.





**Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020**

pruebas ofrecidas por MAGNA, y ordenó emitir el oficio respectivo a efecto de que la CAPITANÍA PUERTO JUÁREZ proporcionara a la COMISIÓN la información solicitada por MAGNA.<sup>24</sup>

**NOVENO.** La DGAJ ordenó la elaboración de oficios a fin de que diversas autoridades proporcionaran esta COMISIÓN la información solicitada por MAGNA, de conformidad con lo siguiente:

| FECHA DEL ACUERDO | NÚMERO DE OFICIO COFECE            | FECHA DEL OFICIO COFECE | NÚMERO DE OFICIO Y FECHA DE RESPUESTA | AUTORIDAD               | RESPUESTA  |
|-------------------|------------------------------------|-------------------------|---------------------------------------|-------------------------|--|
| 12.04.2021        | DGAJ-CFCE-2021-00019 <sup>25</sup> | 21.05.2021              | Oficio 836/2021 de 04.06. 2021        | CAPITANÍA PUERTO JUÁREZ | Relación de los registros de los permisos vigentes de las embarcaciones que prestan servicios de turismo náutico en el municipio de Benito Juárez, Q. Roo. <sup>26</sup> |
| 26.04.2021        | DGAJ-CFCE-2021-00020 <sup>27</sup> | 21.05.2021              | Oficio número 516/2021 de 03.06.2021  | CAPITANÍA COZUMEL       | Relación de los registros de los permisos vigentes de las embarcaciones que prestan servicios de turismo náutico otorgados por la CAPITANÍA COZUMEL. <sup>28</sup>       |
| 18.08.2021        | DGAJ-CFCE-2021-00032 <sup>29</sup> | 19.08.2021              | Oficio CPIM 584/2021 de 06.09.2021    | CAPITANÍA ISLA MUJERES  | Relación de los registros de los permisos vigentes de las embarcaciones que prestan servicios de turismo náutico en el municipio de Isla Mujeres, Q. Roo. <sup>30</sup>  |

**DÉCIMO.** Los días once a catorce de mayo de dos mil veintiuno se desahogaron las pruebas de inspección ocular de ofrecidas por MAGNA, de conformidad con lo siguiente:

|   | MUELLES                        | LUGAR                 | FECHA      | HORA DE INICIO |
|---|--------------------------------|-----------------------|------------|----------------|
| 1 | "Albatros" <sup>31</sup>       | Cancún, Quintana Roo. | 11.05.2021 | 9:00 horas     |
| 2 | "Playa Tortugas" <sup>32</sup> |                       | 11.05.2021 | 9:00 horas     |

<sup>24</sup> Folios 7917 a 7928. Al respecto, el diecinueve de abril de dos mil veintiuno se realizó la notificación electrónica del acuerdo a MAGNA. El veintiuno del mismo mes y año MAGNA envió el correo de confirmación de recepción de la notificación electrónica. Por lo anterior, el veintitrés de abril de dos mil veintiuno la DGAJ emitió un acuerdo por medio del cual se tuvo por recibido el correo de confirmación de recepción de la notificación electrónica del acuerdo de conformidad con lo establecido en el artículo 18 de las DRE. Folios 7938 a 7944.

<sup>25</sup> Folios 8478 a 8481.

<sup>26</sup> Mediante acuerdo de quince de junio de dos mil veintiuno se tuvo por desahogado el oficio DGAJ-CFCE-2021-00020. Folios 8646 a 8648.

<sup>27</sup> Folios 8490 a 8493.

<sup>28</sup> Mediante acuerdo de quince de junio de dos mil veintiuno se tuvo por desahogado el oficio DGAJ-CFCE-2021-00019. Folios 8646 a 8648.

<sup>29</sup> Folios 8903 a 8905.

<sup>30</sup> Folios 8854 a 885. Al respecto, mediante acuerdo de dieciséis de agosto de dos mil veintiuno se tuvo por desahogado el oficio DGAJ-CFCE-2021-00032. Folios 8899 a 8900.

<sup>31</sup> Folios 8187 a 8196.

<sup>32</sup> Folios 8197 a 8207.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

|    |  |                                 |            |             |
|----|--|---------------------------------|------------|-------------|
| 3  | "Playa Langosta" <sup>33</sup>   |                                 | 11.05.2021 | 13:00 horas |
| 4  | "Marina Chac Chi" <sup>34</sup>  |                                 | 11.05.2021 | 13:00 horas |
| 5  | "El Embarcadero" <sup>35</sup>   |                                 | 11.05.2021 | 17:00 horas |
| 6  | "Playa Caracol" <sup>36</sup>  |                                 | 12.05.2021 | 9:00 horas  |
| 7  | "Las Perlas" <sup>37</sup>   |                                 | 12.05.2021 | 9:00 horas  |
| 8  | "Terminal Marítima de Puerto Juárez" <sup>38</sup>   |                                 | 12.05.2021 | 13:00 horas |
| 9  | "Playa Tortugas" <sup>39</sup>   |                                 | 12.05.2021 | 15:00 horas |
| 10 | "Playa del Niño" <sup>40</sup>   |                                 | 12.05.2021 | 17:00 horas |
| 11 | "El Embarcadero" <sup>41</sup>   |                                 | 13.05.2021 | 09:00 horas |
| 12 | "Terminal Marítima Navega" <sup>42</sup>   | Playa Del Carmen, Quintana Roo. | 13.05.2021 | 10:30 horas |
| 13 | "Terminal Marítima Gran Puerto" <sup>43</sup>  | Cancún, Quintana Roo            | 13.05.2021 | 15:00 horas |
| 14 | "San Miguel" <sup>44</sup>   | Cozumel, Quintana Roo           | 14.05.2021 | 11:00 horas |
| 15 | "Muelle Fiscal de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V." <sup>45</sup> | Isla Mujeres, Quintana Roo.     | 14.05.2021 | 11:00 horas |

**DÉCIMO PRIMERO.** El veinte de mayo de dos mil veintiuno, el Secretario Técnico emitió un acuerdo por el que ordenó la ampliación del plazo por un término de hasta veinte días adicionales, para el desahogo de las pruebas dentro del EXPEDIENTE.<sup>46</sup>

**DÉCIMO SEGUNDO.** El diez de junio de dos mil veintiuno el PERITO 1 presentó su dictamen pericial.<sup>47</sup> Mediante acuerdo emitido por la DGAJ el veinticinco de junio de dos mil veintiuno se previno a MAGNA, como oferente de la prueba, para que el PERITO 1 aclarara diversos puntos del dictamen

<sup>33</sup> Folios 8208 a 8219.

<sup>34</sup> Folios 8221 a 8228.

<sup>35</sup> Folios 8229 a 8241.

<sup>36</sup> Folios 8242 a 8257.

<sup>37</sup> Folios 8258 a 8269.

<sup>38</sup> Folios 8270 a 8312.

<sup>39</sup> Folios 8313 a 8358.

<sup>40</sup> Folios 8359 a 8370.

<sup>41</sup> Folios 8371 a 8384.

<sup>42</sup> Folios 8385 a 8398.

<sup>43</sup> Folios 8399 a 8422.

<sup>44</sup> Folios 8423 a 8437.

<sup>45</sup> Folios 8438 a 8452.

<sup>46</sup> Folios 8467 y 8468.

<sup>47</sup> Con base en lo siguiente:

| SOLICITUD DE PRÓRROGA      | ACUERDO DE PRÓRROGA            | PRESENTACIÓN DEL DICTAMEN |
|----------------------------|--------------------------------|---------------------------|
| 13.05.2021. Folio 8455 bis | 20.05.2021 Folios 8463 a 8466. | 10.06.2021                |





pericial.<sup>48</sup> Al respecto mediante escrito presentado el once de agosto de dos mil veintiuno, el PERITO I aclaró las cuestiones solicitadas.<sup>49</sup>

**DÉCIMO TERCERO.** El diez de septiembre de dos mil veintiuno la DGAJ acordó la práctica de diligencias probatorias adicionales con la finalidad de allegarse de la mejor información disponible con el objeto de determinar si existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes determinados en el DP. Asimismo, se dio vista a MAGNA y WINJET para que manifestaran lo que a su derecho conviniera.<sup>50</sup>

**DÉCIMO CUARTO.** El veintiocho de septiembre dos mil veintiuno, MAGNA<sup>51</sup> y WINJET<sup>52</sup> presentaron sus escritos por medio de los cuales realizaron diversas manifestaciones respecto la práctica de diligencias probatorias adicionales referidas.

**DÉCIMO QUINTO.** El treinta de septiembre de dos mil veintiuno, la DGAJ instruyó el desahogo de diligencias probatorias adicionales previamente acordadas y ordenó la emisión de diversos oficios y acuerdos de conformidad con lo siguiente:

| OFICIO                                 | FECHA      | AUTORIDAD/ AGENTE ECONÓMICO<br>A QUIEN ESTÁ DIRIGIDO | FECHA DE<br>RESPUESTA    | ACUERDO                         | RESPUESTA<br>II |
|--|------------|--|--------------------------|---------------------------------|-----------------|
| DGAJ-CFCE-<br>2021-00038 <sup>53</sup> | 06.10.2021 | APIQROO  | 22.10.2021               | 4.11.2021<br>De<br>reiteración  | 18.11.2021      |
| DGAJ-CFCE-<br>2021-00039 <sup>54</sup> | 06.10.2021 | DGP  | 20.10.2021               | Desahogo<br>3.11.2021           |                 |
| DGAJ-CFCE-<br>2021-00040 <sup>55</sup> | 06.10.2021 | MARINA MERCANTE                                      | Sin respuesta            | Reiteración<br>11.11.2021       | 22.11.2021      |
| DGAJ-CFCE-<br>2021-00046 <sup>56</sup> | 04.11.2021 | XCARET   | 19.11.2021               | De<br>desahogo                  |                 |
| DGAJ-CFCE-<br>2021-00042 <sup>57</sup> | 06.10.2021 | JETWAY <sup>58</sup>                                 | 05.11.2021 <sup>59</sup> | De<br>reiteración<br>12.11.2021 |                 |

<sup>48</sup> Folios 8669 a 8672.

<sup>49</sup> Al respecto mediante acuerdo de veinticinco de agosto de dos mil veintiuno se tuvo por desahogado el acuerdo de veinticinco de junio de dos mil veintiuno. Folios 8925 a 8927.

<sup>50</sup> Folios 9012 a 9016.

<sup>51</sup> Folios 9104 a 9135.

<sup>52</sup> Folios 9047 a 9074.

<sup>53</sup> Folios 9213 a 9216. Notificado el ocho de octubre de dos mil veintiuno.

<sup>54</sup> Folios 9221 a 9223. Notificado el ocho de octubre de dos mil veintiuno.

<sup>55</sup> Folios 9217 a 9220. Notificado el ocho de octubre de dos mil veintiuno.

<sup>56</sup> Folios 9145 a 9150. Notificado el cuatro de noviembre de dos mil veintiuno.

<sup>57</sup> Folios 9151 a 9156. Notificado el ocho de octubre de dos mil veintiuno.

<sup>58</sup> El quince de octubre de dos mil veintiuno JETWAY solicitó una prórroga para desahogar el requerimiento, misma que fue concedida mediante acuerdo emitido el veinte de octubre del dos mil veintiuno.

<sup>59</sup> Mediante escrito presentado el doce de noviembre de dos mil veintiuno presentó información adicional.



|     |                          |                      |            |                |
|-----|--------------------------|----------------------|------------|----------------|
| N/A | 06.10.2021 <sup>60</sup> | MAGNA <sup>61</sup>  | 11.11.2021 | De<br>desahogo |
| N/A | 06.10.2021 <sup>62</sup> | WINJET <sup>63</sup> | 10.11.2021 | De<br>desahogo |

**DÉCIMO SEXTO.** El veintiséis de noviembre de dos mil veintiuno, el Secretario Técnico de la COMISIÓN emitió un acuerdo por medio del cual tuvo por integrado el EXPEDIENTE al diecinueve de noviembre de dos mil veintiuno.

**DÉCIMO SÉPTIMO.** El nueve de diciembre de dos mil veintiuno, MAGNA presentó un escrito a través de la OPE por el que solicitó al Pleno que se abstuviera de emitir la resolución hasta en tanto se subsanen diversas supuestas irregularidades.

## II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

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

**SEGUNDA.** En el DP se analizaron principalmente los elementos que se señalaron en el extracto del mismo y que literalmente señala:<sup>64</sup>

“[...]

*La Autoridad Investigadora (AUTORIDAD INVESTIGADORA) de la Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN) realizó la investigación en el mercado de servicios de transporte marítimo de pasajeros en rutas con origen y/o destino en la zona norte del estado de Quintana Roo y servicios relacionados (MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA) y emitió el dictamen preliminar del EXPEDIENTE (DICTAMEN PRELIMINAR) con fundamento en los artículos 28, párrafo décimo cuarto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CONSTITUCIÓN), así como en los artículos 1, 2, 3, 4, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, y 96, fracción V, de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE);<sup>65</sup> 1, 2 y 110, fracción II, de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES);<sup>66</sup> y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO).<sup>67</sup>*

<sup>60</sup> Folios 9157 a 9161. Notificado el ocho de octubre de dos mil veintiuno.

<sup>61</sup> El diecinueve de octubre de dos mil veintiuno MAGNA solicitó una prórroga para desahogar el requerimiento, misma que fue concedida mediante acuerdo emitido el veinte de octubre del dos mil veintiuno.

<sup>62</sup> Folios 9162 a 9165. Notificado el ocho de octubre de dos mil veintiuno.

<sup>63</sup> El veinte de octubre de dos mil veintiuno WINJET solicitó una prórroga para desahogar el requerimiento, misma que fue concedida mediante acuerdo emitido el mismo día.

<sup>64</sup> Véase en la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5611301&fecha=11/02/2021](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5611301&fecha=11/02/2021)

<sup>65</sup> La nota al pie respectiva señala: “Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el veintitrés de mayo de dos mil catorce, cuya última reforma fue publicada en el DOF el veintisiete de enero de dos mil diecisiete”.

<sup>66</sup> La nota al pie respectiva señala: “Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya última modificación aplicable a la investigación al rubro citada es la publicada en el DOF el cuatro de marzo de dos mil veinte”.

<sup>67</sup> La nota al pie respectiva señala: “Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce”.





Derivado de las constancias que obran en el EXPEDIENTE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los 2 (dos) mercados relevantes definidos (MERCADOS RELEVANTES). Lo anterior, toda vez que en los MERCADOS RELEVANTES: i) existe 1 (un) agente económico<sup>68</sup> con alta participación de mercado; ii) el AGENTE ECONÓMICO con mayor cuota de mercado tiene la capacidad de fijar tarifas, sin que los AGENTES ECONÓMICOS competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder; y, iii) existen barreras a la entrada de tipo económico y normativo.

De conformidad con lo establecido en el artículo 58 de la LFCE, los MERCADOS RELEVANTES se definieron, en su dimensión servicio, como la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros (STMP) en la modalidad de ferris y, en su dimensión geográfica, como las rutas con orígenes y/o destinos en Isla Mujeres y en la Isla de Cozumel mostradas en la siguiente tabla.

Tabla: MERCADOS RELEVANTES

| MERCADO RELEVANTE              | Origen y/o destino      | Origen y/o destino             |
|--------------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES | Isla Mujeres, Q. Roo    | Puerto Juárez, Cancún, Q. Roo  |
|                                |                         | Gran Puerto, Cancún, Q. Roo    |
|                                |                         | El Caracol, Cancún, Q. Roo     |
|                                |                         | Playa Tortugas, Cancún, Q. Roo |
|                                |                         | El Embarcadero, Cancún, Q. Roo |
| MERCADO RELEVANTE COZUMEL      | Isla de Cozumel, Q. Roo | Playa del Carmen, Q. Roo       |

El DICTAMEN PRELIMINAR describe inicialmente las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para realizar la investigación que obra en el EXPEDIENTE (sección 3). Posteriormente, se realiza una descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, que incluye una descripción de los AGENTES ECONÓMICOS y las autoridades públicas<sup>69</sup> relacionados, su marco jurídico y sus características relevantes (sección 4). Enseguida, se determinan los MERCADOS RELEVANTES, conforme al artículo 58 de la LFCE, y las condiciones de competencia, conforme al artículo 59 de la LFCE (sección 5). Por último, se exponen los resolutivos (sección 6), así como los Anexos correspondientes (sección 7). A continuación, se describen los elementos principales de cada una de las secciones antes mencionadas.

En la sección 3 del DICTAMEN PRELIMINAR, se describen las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para realizar la investigación. Al respecto, el artículo 140, primer párrafo,<sup>70</sup>

<sup>68</sup> La nota al pie respectiva señala: "Toda persona física o moral, 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 (Agentes Económicos), de conformidad con el artículo 3, fracción I, de la LFCE".

<sup>69</sup> La nota al pie respectiva señala: "Toda autoridad de la Federación, de los Estados, del Distrito Federal (hoy, Ciudad de México) y de los Municipios, de sus entidades y dependencias, así como de sus administraciones paraestatales y paramunicipales, fideicomisos públicos, instituciones y organismos autónomos, y de cualquier otro ente público (Autoridades Públicas), de conformidad con el artículo 3, fracción III, de la LFCE".

<sup>70</sup> La nota al pie respectiva señala: "Dicha disposición establece que: La Secretaría [Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SCT] 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 Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva".



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LEY DE NAVEGACIÓN VIGENTE),<sup>71</sup> actualiza el supuesto establecido en el artículo 96, primer párrafo, de la LFCE.<sup>72</sup>

Asimismo, en la **sección 3** del DICTAMEN PRELIMINAR, se señala que la investigación transcurrió del veintiuno de julio al diez de diciembre de dos mil veinte. De acuerdo con el artículo 96 de la LFCE, concluido el procedimiento de investigación, y si existen elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva, la AUTORIDAD INVESTIGADORA, en términos del artículo 17, fracción XVI, del ESTATUTO, emitirá el dictamen preliminar a que se refiere el artículo 96, fracción V, de la LFCE. Lo anterior, a fin de que, una vez desahogado el procedimiento establecido en el artículo 96, fracciones VI a IX, de la LFCE, el Pleno de la COMISIÓN, en ejercicio de sus facultades, emita resolución u opinión para efectos de que, en su caso, la autoridad coordinadora del sector pueda establecer la regulación y las medidas correspondientes, de conformidad con el artículo 96, fracción X, de la LFCE.

En la **sección 4** del DICTAMEN PRELIMINAR: **i)** se establece la definición del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA; **ii)** se describen los principales AGENTES ECONÓMICOS que participan, participaron o pretenden participar, en el mercado referido, entre los que se encuentran prestadores del STMP en los segmentos continental e insular de los municipios de Benito Juárez, Puerto Morelos, Solidaridad, Isla Mujeres y Cozumel (ZONA NORTE)<sup>73</sup> durante el periodo que comprende de enero de dos mil quince a julio de dos mil veinte (PERIODO), prestadores de uso de infraestructura portuaria y/o servicios portuarios,<sup>74</sup> prestadores del servicio de transporte en navegación de cabotaje que se presta en embarcaciones de uso mixto (SERVICIO DE TRANSBORDADORES) en la ZONA NORTE,<sup>75</sup> así como las AUTORIDADES PÚBLICAS relacionadas de conformidad con la normativa vigente -la Dirección General de Puertos (DGP) y la Dirección General de Marina Mercante (DGMM)- ambas unidades administrativas de la SCT<sup>76</sup>; **iii)** se hace referencia al marco jurídico del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, en el que destacan la LEY DE NAVEGACIÓN VIGENTE y la Ley de Puertos (LEY DE PUERTOS VIGENTE),<sup>77</sup> así como sus respectivos reglamentos; y, **iv)** se describen las características del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA.

En relación con el punto **iv)** anterior, se analizan las características del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA con la finalidad de contextualizar y aportar elementos analíticos desarrollados en el DICTAMEN PRELIMINAR. Entre los principales elementos expuestos, destaca: **i)** que el MERCADO MATERIA

<sup>71</sup> La nota al pie respectiva señala: "Publicada en el DOF el primero de junio de dos mil seis, reformada mediante decreto publicado en el DOF el diecinueve de diciembre de dos mil dieciséis, vigente a la fecha de emisión del Dictamen Preliminar, de conformidad con el artículo Primero Transitorio del DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, publicado en el DOF el siete de diciembre de dos mil veinte (Decreto de Reforma)".

<sup>72</sup> La nota al pie respectiva señala: "Dicho artículo establece, en su párrafo primero, que: Cuando las disposiciones legales o reglamentarias prevengan expresamente que deba resolverse u opinar sobre cuestiones de competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otros términos análogos, o cuando así lo determine el Ejecutivo Federal mediante acuerdos o decretos, la Comisión emitirá de oficio, a solicitud del Ejecutivo Federal, por sí o por conducto de la Secretaría [de Economía], a solicitud de la dependencia coordinadora del sector correspondiente o a petición de parte afectada la resolución u opinión que corresponda, para lo cual se estará al siguiente procedimiento (...)".

<sup>73</sup> La nota al pie respectiva señala: "Durante la investigación, se realizaron distintas diligencias a los prestadores del STMP en la Zona Norte".

<sup>74</sup> La nota al pie respectiva señala: "Durante la investigación, se realizaron distintas diligencias a los prestadores de uso de infraestructura portuaria y/o servicios portuarios en la Zona Norte".

<sup>75</sup> La nota al pie respectiva señala: "Durante la investigación, se realizaron distintas diligencias a los prestadores del Servicio de Transbordador en la ZONA NORTE".

<sup>76</sup> La nota al pie respectiva señala: "Durante la investigación, se realizaron distintas diligencias a las AUTORIDADES PÚBLICAS relacionadas con el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA".

<sup>77</sup> La nota al pie respectiva señala: "Publicada en el DOF el diecinueve de julio de mil novecientos noventa y tres, reformada mediante decreto publicado en el DOF el diecinueve de diciembre de dos mil dieciséis, vigente a la fecha de emisión del Dictamen Preliminar, de conformidad con el artículo Primero Transitorio del Decreto de Reforma".





DE LA DECLARATORIA incluye 2 (dos) segmentos geográficos separados por una masa acuática, segmento continental y segmento insular, lo que genera la necesidad de transporte que permita la interconexión entre ellos; ii) que en el segmento insular, destacan las islas de Isla Mujeres y Cozumel, porque concentran la mayor cantidad de población, cuentan con conexiones marítimas a través del STMP en la modalidad de ferris y tienen alta demanda como destino turístico; iii) que la infraestructura de transporte terrestre y aéreo no permite atender las necesidades de transporte en estas 2 (dos) islas, por lo que la única alternativa es el transporte marítimo; iv) que existen diferentes modalidades de transporte marítimo (entre las que se encuentran el STMP en la modalidad de ferris, el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, el transporte marítimo de pasajeros en la modalidad de turismo náutico, el transporte marítimo de pasajeros en las modalidades de ténider y chárter, así como los servicios de embarcaciones privadas); v) que cada una de estas modalidades satisface necesidades distintas para las personas que demandan un medio de transporte marítimo en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA; y vi) que el medio de transporte marítimo que mayor cantidad de pasajeros moviliza en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA es el STMP en la modalidad de ferris. Con base en los elementos señalados, la AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó que el STMP en la modalidad de ferris con origen y/o destino en Isla Mujeres, Quintana Roo y las terminales marítimas y/o muelles de Puerto Juárez, Gran Puerto, El Caracol, Playa Tortugas y El Embarcadero, todos estos ubicados en Cancún, Quintana Roo (SERVICIO ISLA MUJERES);<sup>78</sup> y, el STMP en la modalidad de ferris con origen y/o destino en la isla de Cozumel, Quintana Roo y en Playa del Carmen, Quintana Roo (SERVICIO COZUMEL), tienen una alta importancia en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA.

En la sección 5 del DICTAMEN PRELIMINAR, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó, conforme al artículo 58 de la LFCE, con base en la información que obra en el EXPEDIENTE, 2 (dos) MERCADOS RELEVANTES: i) MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES Mercado relevante conformado por el SERVICIO ISLA MUJERES; y, ii) MERCADO RELEVANTE COZUMEL Mercado relevante conformado por el SERVICIO COZUMEL. Adicionalmente, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó las condiciones de competencia prevalecientes, conforme al artículo 59 de la LFCE, y concluyó preliminarmente, para cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva derivado de que: i) existe 1 (un) AGENTE ECONÓMICO con alta participación de mercado; ii) el AGENTE ECONÓMICO con mayor cuota de mercado tiene la capacidad de fijar tarifas, sin que los AGENTES ECONÓMICOS competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder; y, iii) existen barreras a la entrada de tipo económico y normativo. A continuación, se presenta un resumen de los principales elementos tomados en consideración para arribar a dicha conclusión preliminar en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES.

#### 1. MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que hay un mercado relevante conformado únicamente por el SERVICIO ISLA MUJERES (MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES), puesto que: i) en su dimensión servicio, no hay sustitutos viables para el SERVICIO ISLA MUJERES; ii) el SERVICIO ISLA MUJERES, así como algunos de sus insumos principales, son un servicio local, ofrecido in situ, por lo que no son aplicables costos de distribución desde otras regiones y/o el extranjero; y, iii) en su dimensión geográfica, existe sustitución asimétrica entre el SERVICIO PUERTO JUÁREZ y los SERVICIOS ZONA HOTELERA. Estos elementos se explican a continuación.

En relación con el artículo 58, fracción I, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que, en su dimensión servicio, el SERVICIO ISLA MUJERES no tiene sustitutos viables, por el lado de la oferta ni por el lado de la demanda, en el transporte terrestre, aéreo, ni en otras opciones de transporte marítimo. Lo anterior, pues dichos servicios atienden a necesidades diferentes desde la

<sup>78</sup> La nota al pie respectiva señala: "Servicio Puerto Juárez), así como por el STMP en la modalidad de ferris con origen y/o destino en Isla Mujeres, Quintana Roo y en las terminales marítimas y/o muelles de El Caracol, Playa Tortugas y El Embarcadero, todos estos ubicados en Cancún, Quintana Roo (Servicios Zona Hotelera)".



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

*perspectiva de los usuarios, y porque un oferente de los mismos requeriría incurrir en costos significativos para atender la demanda de forma suficiente y oportuna, equivalente a los que incurriría un nuevo oferente, y que se relacionan con la adquisición y/o arrendamiento de embarcaciones, los costos en publicidad, la adquisición de permisos y la contratación de seguros. Los principales elementos que analizó la AUTORIDAD INVESTIGADORA fueron los siguientes:*

*Los servicios de transporte terrestre y/o aéreo no son sustitutos viables por el lado de la demanda, puesto que: i) la infraestructura es inexistente para el transporte terrestre, ii) el transporte aéreo no es una opción que permita al público en general sustituir el SERVICIO ISLA MUJERES debido a que en Isla Mujeres no existe una pista de aterrizaje aéreo para el público en general y los servicios privados son más costosos. Además, estos servicios no son sustitutos viables por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos como un nuevo oferente, puesto que, como se ha dicho, la infraestructura para el transporte terrestre es inexistente y la infraestructura aérea disponible no puede ser utilizada para brindar el STMP.*

*El SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la ruta con origen y/o destino en Isla Mujeres, Quintana Roo y en la terminal marítima de Punta Sam, Isla Mujeres, Quintana Roo, ubicada en la zona conurbada de Cancún, Quintana Roo (SERVICIO DE TRANSBORDADOR PUNTA SAM), no es un sustituto viable por el lado de la demanda, puesto que se requiere de un vehículo para ser pasajero de este; ni por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos como un nuevo oferente, puesto que las embarcaciones que se emplean para prestar el SERVICIO DE TRANSBORDADOR PUNTA SAM no se pueden utilizar para prestar el SERVICIO ISLA MUJERES.*

*Los STMP en embarcaciones privadas, menores, turísticas y/o turismo náutico no son sustitutos factibles por el lado de la demanda, puesto que atienden necesidades diferentes a las que atiende el SERVICIO ISLA MUJERES, que consiste en cruzar a los pasajeros entre Cancún e Isla Mujeres de forma permanente, continua y regular; ni por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos en publicidad, permisos y seguros si las embarcaciones de las que dispusiera fueran de características similares a las utilizadas para prestar el SERVICIO ISLA MUJERES, o como un nuevo oferente en caso contrario.*

*El servicio portuario de lanchaje no es un sustituto viable por el lado de la demanda puesto que es ofrecido a embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna y no a usuarios finales; ni desde el lado de la oferta por razones similares a las que experimentan los oferentes de los STMP en embarcaciones privadas y/o turismo náutico.*

*En relación con el artículo 58, fracción II, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que el área geográfica de referencia se circunscribe al ámbito local, ya que el SERVICIO ISLA MUJERES, así como algunos de sus insumos relevantes (como los servicios portuarios y el arrendamiento de locales comerciales para la instalación de taquillas), son ofrecidos in situ, por lo que no pueden ser distribuidos desde otros sitios, por lo que no aplican costos de distribución desde otras regiones y el extranjero.*

*En relación con el artículo 58, fracción III, de la LFCE, al considerar los costos y probabilidades que tienen los usuarios finales para acudir a diversas rutas, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existe sustitución asimétrica entre el SERVICIO PUERTO JUÁREZ y los SERVICIOS ZONA HOTELERA, puesto que es económicamente inviable sustituir el SERVICIO PUERTO JUÁREZ por los SERVICIOS ZONA HOTELERA debido a las diferencias en las tarifas de los boletos para cada categoría de los usuarios finales, pero es viable la sustitución de los SERVICIOS ZONA HOTELERA por el SERVICIO PUERTO JUÁREZ por la misma razón. En relación con lo anterior, los usuarios que desearan desplazarse en la RUTA ISLA MUJERES podían hacer uso del SERVICIO PUERTO JUÁREZ antes de las 9:00 a.m. (nueve horas con cero minutos antemeridiano) y después de las 8:45 p.m. (ocho horas con cuarenta y cinco minutos posmeridiano), por lo que se considera que existe sustitución asimétrica entre los SERVICIOS ZONA HOTELERA y el SERVICIO PUERTO JUÁREZ.*





Además, no obra evidencia en el EXPEDIENTE que sugiera una baja probabilidad de que los usuarios pudiesen intercambiar los SERVICIOS ZONA HOTELERA por el SERVICIO PUERTO JUÁREZ en los demás horarios disponibles.

Una vez que se delimitó el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en dicho mercado relevante, puesto que: i) Naviera Magna, S.A. de C.V. (MAGNA) ha sido el AGENTE ECONÓMICO con mayor participación durante cada año del PERIODO; ii) MAGNA tiene la capacidad de fijar tarifas en el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES; iii) con base en ello, se observa que Naveganto, S.A. de C.V. (NAVEGANTO), el único competidor actual de MAGNA, tiene poder limitado en el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES; iv) existen barreras económicas a la entrada, constituidas por el monto, el plazo e indivisibilidad de las inversiones y/o el arrendamiento de las embarcaciones y la escasez de usos alternativos de las mismas, así como con la inversión en publicidad; y, v) existen barreras a la entrada de tipo normativo, relacionadas con restricciones a la nacionalidad de los AGENTES ECONÓMICOS que deseen ingresar a este mercado. Estos elementos se explican a continuación.

Respecto del artículo 59, fracción I, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que en el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES participaron MAGNA, NAVEGANTO, Transportes Marítimos Magaña (TRANSPORTES MAGAÑA) y Marinsa de México, S.A. de C.V. (MARINSA) durante el PERIODO, y que actualmente solo participan MAGNA y NAVEGANTO. Asimismo, observó que MAGNA tiene la capacidad para fijar tarifas en el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES, ya que: i) hubo entradas y salidas de AGENTES ECONÓMICOS en el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES durante el PERIODO, sin que MAGNA haya reducido sus tarifas en respuesta; y, ii) NAVEGANTO, el único competidor actual de MAGNA, sigue una estrategia de precios que se basa en mantener tarifas inferiores a las de MAGNA, pero esto no le ha permitido ganar una mayor participación de mercado [sic] durante el PERIODO y MAGNA no ha reducido sus tarifas en respuesta al comportamiento de NAVEGANTO.

Respecto del artículo 59, fracción II, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que existen barreras a la entrada de tipo económicas y normativas. Las barreras económicas se relacionan con los altos montos de inversión requeridos para prestar el SERVICIO ISLA MUJERES, derivados de la adquisición y/o arrendamiento de embarcaciones, el plazo de recuperación e indivisibilidad de las inversiones, los escasos usos alternativos de las embarcaciones y los gastos en publicidad. Las barreras normativas se refieren a los requisitos establecidos en la normativa vigente, especialmente la establecida en el artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN VIGENTE, en correlación con el artículo 10 de dicho ordenamiento, que impone requisitos de nacionalidad para prestar el SERVICIO ISLA MUJERES.

Con base en lo señalado anteriormente, **la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que hay ausencia de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES**.

## 2. MERCADO RELEVANTE COZUMEL

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que hay un mercado relevante conformado únicamente por el SERVICIO COZUMEL (MERCADO RELEVANTE COZUMEL), puesto que: i) en su dimensión servicio, no hay sustitutos viables para el SERVICIO COZUMEL; ii) el SERVICIO COZUMEL, así como algunos de sus insumos relevantes, son un servicio local, ofrecido in situ, por lo que no son aplicables costos de distribución desde otras regiones y/o el extranjero; y, iii) en su dimensión geográfica, los consumidores no disponen de ninguna ruta alternativa a la del SERVICIO COZUMEL. Estos elementos se explican a continuación.

En relación con el artículo 58, fracción I, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que, en su dimensión servicio, el SERVICIO COZUMEL no tiene sustitutos viables, por el lado de la oferta ni por el lado de la demanda, en el transporte terrestre, aéreo, ni en otras opciones de transporte marítimo. Lo anterior, pues dichos servicios atienden a necesidades diferentes desde la perspectiva de los usuarios, y porque un oferente de los mismos requeriría incurrir en costos significativos



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

*para atender la demanda de forma suficiente y oportuna, equivalentes a los que incurriría un nuevo oferente y que se relacionan con la adquisición y/o arrendamiento de embarcaciones, los costos en publicidad, la adquisición de permisos y la contratación de seguros. Los principales elementos que analizó la AUTORIDAD INVESTIGADORA fueron los siguientes:*

*Los servicios de transporte terrestre y/o aéreo no son sustitutos viables por el lado de la demanda, puesto que: i) la infraestructura es inexistente para el transporte terrestre, ii) el transporte aéreo no es una opción que permita al público en general sustituir el SERVICIO COZUMEL debido a la insuficiente infraestructura aeroportuaria en la isla de Cozumel y a que los servicios privados son más costosos. Además, estos servicios no son sustitutos viables por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos como un nuevo oferente, puesto que, como se ha dicho, la infraestructura para el transporte terrestre es inexistente y la infraestructura aérea disponible no puede ser utilizada para brindar el STMP.*

*El SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la ruta con origen y/o destino en la isla de Cozumel, Quintana Roo y en Calica, Cozumel, Quintana Roo, también conocida como Punta Venado y/o Sac-Tun (SERVICIO DE TRANSBORDADOR CALICA), no es un sustituto viable por el lado de la demanda, puesto que se requiere de un vehículo para ser pasajero de este; ni por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos como un nuevo oferente, puesto que las embarcaciones que se emplean para prestar el SERVICIO DE TRANSBORDADOR CALICA no se pueden utilizar para prestar el SERVICIO COZUMEL.*

*Los STMP en embarcaciones privadas y/o turismo náutico no son sustitutos factibles por el lado de la demanda, puesto que atienden necesidades diferentes a las que atiende el SERVICIO COZUMEL, que consiste en cruzar a los pasajeros entre Playa del Carmen y la isla de Cozumel de forma permanente, continua y regular; ni por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos en publicidad, permisos y seguros si las embarcaciones de las que dispusiera fueran de características similares a las utilizadas para prestar el SERVICIO COZUMEL, o como un nuevo oferente en caso contrario.*

*El servicio portuario de lanchaje no es un sustituto viable por el lado de la demanda puesto que es ofrecido a embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna y no a usuarios finales; ni desde el lado de la oferta por razones similares a las que experimentan los oferentes de los STMP en embarcaciones privadas y/o turismo náutico, que se mencionaron en el párrafo anterior.*

*Los servicios de transporte marítimo de pasajeros en las modalidades de ténder y/o chárter no son sustitutos viables por el lado de la demanda puesto que atienden necesidades diferentes a las que atiende el SERVICIO COZUMEL, que consiste en cruzar a los pasajeros entre Playa del Carmen y la isla de Cozumel de forma permanente, continua y regular; ni desde el lado de la oferta, por razones similares a las que experimentan los oferentes de los STMP en embarcaciones privadas y/o turismo náutico.*

*En relación con el artículo 58, fracción II, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que el área geográfica de referencia se circunscribe al ámbito local, ya que el SERVICIO COZUMEL, así como algunos de sus insumos relevantes (como los servicios portuarios y el arrendamiento de locales comerciales para la instalación de taquillas), son ofrecidos in situ, por lo que no pueden ser distribuidos desde otros sitios, por lo que no aplican costos de distribución desde otras regiones y el extranjero.*

*Por su parte, el análisis del artículo 58, fracción III, de la LFCE, no resulta aplicable puesto que no existen rutas alternativas a la del SERVICIO COZUMEL a las que pudieran acudir los usuarios.*





*Una vez que se delimitó el MERCADO RELEVANTE COZUMEL, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en dicho mercado relevante, puesto que: i) MAGNA fue el AGENTE ECONÓMICO con mayor participación desde dos mil diecisiete; ii) MAGNA tiene la capacidad de fijar tarifas en el MERCADO RELEVANTE COZUMEL; iii) con base en ello, se observa que Golfo Transportación, S.A. de C.V. (WINJET), el único competidor actual de MAGNA, tiene poder limitado en el MERCADO RELEVANTE COZUMEL; iv) existen barreras económicas a la entrada, constituidas por el monto, el plazo e indivisibilidad de las inversiones y/o el arrendamiento de las embarcaciones y la escasez de usos alternativos de las mismas, así como con la inversión en publicidad; y, v) existen barreras a la entrada de tipo normativo, relacionadas con restricciones a la nacionalidad de las empresas que deseen ingresar a este mercado. Estos elementos se explican a continuación.*

*Respecto del artículo 59, fracción I, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que en el MERCADO RELEVANTE COZUMEL participaron MAGNA, WINJET e Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A. de C.V. (BARCOS CARIBE), durante el PERIODO, y que actualmente solo participan MAGNA y WINJET. Asimismo, observó que: i) la participación de MAGNA fue superior a la de WINJET a partir de dos mil diecisiete; y que ii) MAGNA tiene la capacidad para fijar tarifas en el MERCADO RELEVANTE COZUMEL, ya que WINJET, el único competidor actual de MAGNA, sigue una estrategia de seguimiento de precios en la que se toma como base la tarifa que MAGNA anuncia en sus taquillas, pero esto no le ha permitido ganar una participación del mercado superior a la de dicho AGENTE ECONÓMICO durante el PERIODO, ni ha incentivado, en términos generales, a MAGNA a reducir sus tarifas.*

*Respecto del artículo 59, fracción II, de la LFCE, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que existen barreras a la entrada de tipo económicas y normativas. Las barreras económicas se relacionan con los altos montos de inversión requeridos para prestar el SERVICIO COZUMEL, derivados de la adquisición y/o [sic] arrendamiento de embarcaciones, el plazo de recuperación e indivisibilidad de las inversiones, los escasos usos alternativos de las embarcaciones y los gastos en publicidad. Las barreras normativas se refieren a los requisitos establecidos en la normativa vigente, especialmente la establecida en el artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN VIGENTE, en correlación con el artículo 10 de dicho ordenamiento, que impone requisitos de nacionalidad para prestar el SERVICIO COZUMEL.*

*Con base en lo señalado, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que hay ausencia de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE COZUMEL.*

*Finalmente, en la sección 6 del DICTAMEN PRELIMINAR, por lo anteriormente expuesto y fundado, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó y determinó lo siguiente:*

**PRIMERO.** *La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante constituido por el servicio de transporte marítimo de pasajeros 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 y/o muelles de Puerto Juárez, Gran Puerto, El Caracol, Playa Tortuga y El Embarcadero, todos estos ubicados en Cancún, Quintana Roo.*

**SEGUNDO.** *La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante constituido por el servicio de transporte marítimo de pasajeros 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.*

**TERCERO.** *Notifíquese por correo electrónico a Naviera Magna, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN PRELIMINAR que concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en los*



**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente DC-001-2020**

resolutivos **PRIMERO** y **SEGUNDO** del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior, conforme a los artículos 1, 2, fracción II, 3, 16, 17 y 18 de las DISPOSICIONES DE MEDIOS ELECTRÓNICOS.

**CUARTO.** Notifíquese personalmente a Naveganto, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN PRELIMINAR que concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en los resolutivos **PRIMERO** y **SEGUNDO** del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior, conforme al artículo 163, fracción I, de las DISPOSICIONES.

**QUINTO.** Notifíquese personalmente a Golfo Transportación, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN PRELIMINAR que concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en los resolutivos **PRIMERO** y **SEGUNDO** del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior, conforme al artículo 163, fracción I, de las DISPOSICIONES.

**SEXTO.** Se emite el presente DICTAMEN PRELIMINAR, de conformidad con los artículos 8, fracción XI, y 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN VIGENTE, para los efectos a que haya lugar en el ámbito de competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**SÉPTIMO.** Notifíquese mediante oficio al Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el presente DICTAMEN PRELIMINAR que concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en los resolutivos **PRIMERO** y **SEGUNDO** del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior, de conformidad con el artículo 163, fracción IV, de las DISPOSICIONES.

**OCTAVO.** Notifíquese por correo electrónico a la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el presente DICTAMEN PRELIMINAR que concluye preliminarmente que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en los resolutivos **PRIMERO** y **SEGUNDO** del presente DICTAMEN PRELIMINAR. Lo anterior, de conformidad con los artículos 1, 2, fracción II, 3, 16, 17, 20 y 37, segundo párrafo, de las DISPOSICIONES DE MEDIOS ELECTRÓNICOS.

**NOVENO.** Notifíquense, mediante la publicación en el DOF, los datos relevantes del presente DICTAMEN PRELIMINAR a los AGENTES ECONÓMICOS que demuestren tener interés en el asunto, para que puedan manifestar en el EXPEDIENTE lo que a su derecho convenga y ofrezcan los elementos de convicción que estimen pertinentes, conforme al artículo 96, fracciones V y VI, de la LFCE. Lo anterior, conforme al artículo 163, fracción V, de las DISPOSICIONES.

**DÉCIMO.** Publíquese la versión pública del DICTAMEN PRELIMINAR en el sitio de Internet de la COMISIÓN, conforme a los artículos 96, fracción V, de la LFCE, y 163, fracción V, de las DISPOSICIONES.

**DÉCIMO PRIMERO.** Remítase el EXPEDIENTE a la Secretaría Técnica de la COMISIÓN, a fin de que, una vez emitido y notificado el DICTAMEN PRELIMINAR, tramite el procedimiento establecido en el artículo 96, fracciones VI a X, de la LFCE, de conformidad con los artículos 18 y 20, fracción VII, del ESTATUTO.

Ciudad de México, a cuatro de febrero de dos mil veintiuno.- Así lo acordó y firma el Titular de la Autoridad Investigadora, **Sergio López Rodríguez** - Rúbrica [énfasis añadido]”.





### III. MANIFESTACIONES

En la presente consideración se analizarán los argumentos presentados por los agentes económicos con interés en el procedimiento. No obstante, previo al análisis de éstos, se indica que para su estudio no se transcriben literalmente las manifestaciones y argumentos, ni se atiende al estricto orden expuesto por los mismos, toda vez que éstos se han agrupado conceptualmente con objeto de exponer de mejor manera las líneas de argumentación.<sup>79</sup> Asimismo, se precisa lo siguiente en relación con su calificación:<sup>80</sup>

**Manifestaciones gratuitas, abstractas o generales y negación lisa y llana.** Diversas partes de los escritos de manifestaciones presentados por los agentes económicos con interés en el procedimiento contienen manifestaciones genéricas y gratuitas o manifestaciones que niegan de forma lisa y llana

<sup>79</sup> De conformidad con diversos criterios emitidos por el Poder Judicial de la Federación, al realizar el estudio de los argumentos, no es obligatorio analizarlos en la forma o estructura en que se presente, ya que lo importante es que se examinen todos y cada uno de los puntos controvertidos. Sirven de apoyo, por analogía, los siguientes criterios: i) **"AGRAVIOS, EXAMEN DE LOS. Es obvio que ninguna lesión a los derechos de los quejosos puede causarse por la sola circunstancia de que los agravios se hayan estudiado en su conjunto, esto es, englobándolos todos ellos, para su análisis, en diversos grupos. Ha de admitirse que lo que interesa no es precisamente la forma como los agravios sean examinados, en su conjunto, separando todos los expuestos en distintos grupos o bien uno por uno y en el propio orden de su exposición o en orden diverso, etcétera; lo que importa es el dato sustancial de que estudien todos, de que ninguno quede libre de examen, cualesquiera que sea la forma que al efecto se elija [énfasis añadido]"**. Registro: 241958; [J]; 7a. Época; 3a. Sala; S.J.F.; vol. 48, Cuarta Parte; pág. 15, y ii) **"CONCEPTOS DE VIOLACIÓN. EL JUEZ NO ESTÁ OBLIGADO A TRANSCRIBIRLOS. El hecho de que el Juez Federal no transcriba en su fallo los conceptos de violación expresados en la demanda, no implica que haya infringido disposiciones de la Ley de Amparo, a la cual sujeta su actuación, pues no hay precepto alguno que establezca la obligación de llevar a cabo tal transcripción; además de que dicha omisión no deja en estado de indefensión al quejoso, dado que no se le priva de la oportunidad para recurrir la resolución y alegar lo que estime pertinente para demostrar, en su caso, la ilegalidad de la misma [énfasis añadido]"**. Registro: 196477; [J]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. VII, abril de 1998; pág. 599; VI.2o. J/129.

<sup>80</sup> Sirve de apoyo el siguiente criterio del Poder Judicial de la Federación: **"AGRAVIOS EN LA APELACIÓN. EL TRIBUNAL DE ALZADA PUEDE CALIFICARLOS DE INFUNDADOS O INOPERANTES PARA SOSTENER LA RESOLUCIÓN EN LA QUE CONFIRME LA SENTENCIA RECURRIDA. En la primera instancia de un juicio de naturaleza civil, en el que se ventilan exclusivamente intereses particulares, la litis consiste en determinar si es procedente y fundada la acción y, en consecuencia, si debe condenarse o absolverse al demandado, por lo que, en caso de que deba abordarse el fondo de la litis, basta para tener por planteada la causa de pedir de la actora si formula, por una parte, su pretensión jurídica, esto es, la consecuencia que pretende obtener con el juicio consistente en una declaración judicial respecto de la existencia o inexistencia de un derecho subjetivo y si, por otra, describe los hechos en que se basa para sostener tal pretensión. Asimismo, acorde con las garantías de justa composición de la litis y de que a su vez derivan el principio de mihi factum, dabo tibi ius y el principio dispositivo del procedimiento, el juez debe resolver el fondo cuando el actor produzca esos elementos de su causa de pedir, independientemente de que además formule una correcta argumentación jurídica que la sostenga. En cambio, en la segunda instancia derivada del recurso de apelación interpuesto contra la sentencia definitiva, la litis tiene una naturaleza distinta, pues consiste en determinar si la sentencia recurrida fue dictada o no con apego a derecho, de manera que la causa de pedir se integra con la pretensión del recurrente, consistente en la declaración judicial de la ilegalidad de la sentencia recurrida y, por ende, que se revoque, nulifique o modifique, así como con el hecho consistente en la emisión de la sentencia recurrida en determinado sentido, y la razón por la que se considera que dicha sentencia adolece de algún vicio de legalidad, ya sea in procedendo o in iudicando. Ahora bien, considerando que la sentencia de primer grado tiene la presunción de haber sido emitida conforme a derecho, resulta esencial que el apelante combata dicha presunción mediante una correcta argumentación jurídica planteada en sus agravios, demostrando la ilegalidad cuya declaración pretende mediante su recurso para que el tribunal de alzada revoque, modifique o nulifique la sentencia apelada. En consecuencia, es materia de la litis en segunda instancia determinar si es o no correcta la argumentación jurídica del apelante, de modo que si los argumentos contenidos en los agravios no logran desvirtuar la legalidad de la sentencia apelada, el tribunal de alzada puede calificarlos de infundados o de inoperantes para sostener la resolución en la que confirme dicha sentencia acorde con los principios de justa composición de la litis y de administración de justicia imparcial"**. Registro: 162941; [TA]; 9a. Época; 1a. Sala; S.J.F. y su Gaceta; t. XXXIII, febrero de 2011; pág. 607. 1a. IX/2011.



los hechos y elementos referidos a lo largo del DP, sin que en realidad se establezcan argumentos lógico-jurídicos o se especifiquen las situaciones que sustentan esas manifestaciones. En ese sentido, cuando lo señalado por tales agentes económicos tenga esas características se entenderá que resultan aplicables, por analogía, los siguientes criterios judiciales:

**“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN O AGRAVIOS. AUN CUANDO PARA LA PROCEDENCIA DE SU ESTUDIO BASTA CON EXPRESAR LA CAUSA DE PEDIR, ELLO NO IMPLICA QUE LOS QUEJOSOS O RECURRENTES SE LIMITEN A REALIZAR MERAS AFIRMACIONES SIN FUNDAMENTO.** El hecho de que el Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación haya establecido en su jurisprudencia que para que proceda el estudio de los conceptos de violación o de los agravios, basta con que en ellos se exprese la causa de pedir, obedece a la necesidad de precisar que aquéllos no necesariamente deben plantearse a manera de silogismo jurídico, o bien, bajo cierta redacción sacramental, pero ello de manera alguna implica que los quejosos o recurrentes se limiten a realizar meras afirmaciones sin sustento o fundamento, pues es obvio que a ellos corresponde (salvo en los supuestos legales de suplencia de la queja) exponer razonadamente el por qué estiman inconstitucionales o ilegales los actos que reclaman o recurren. Lo anterior se corrobora con el criterio sustentado por este Alto Tribunal en el sentido de que resultan inoperantes aquellos argumentos que no atacan los fundamentos del acto o resolución que con ellos pretende combatirse”<sup>81</sup>

**“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN INOPERANTES. LO SON SI NO CONTIENEN DE MANERA INDISPENSABLE, LOS ARGUMENTOS NECESARIOS QUE JUSTIFIQUEN LAS TRANSGRESIONES DEL ACTO RECLAMADO.** Si en los conceptos de violación no se expresan los razonamientos lógicos y jurídicos que expliquen la afectación que le cause a la quejosa el pronunciamiento de la sentencia reclamada, los mismos resultan inoperantes, toda vez que todo motivo de inconformidad, no por rigorismo o formalismo, sino por exigencia indispensable, debe contener los argumentos necesarios, tendientes a justificar las transgresiones que se aleguen, de tal manera que si carecen de aquéllos, no resultan idóneos para ser analizados por el tribunal federal correspondiente, en el juicio de amparo [énfasis añadido]”<sup>82</sup>

Por ende, deberá entenderse que dichos criterios emitidos por el PJF se insertan a la letra en cada una de las respuestas a los argumentos que se contesten en donde se exponga que los mismos resultan **gratuitos**, cuando se señala que constituyen **afirmaciones generales o abstractas** y cuando se indique que se trata de una **negación lisa y llana** del contenido del DP. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

**Manifestaciones que no combaten el DP.** Diversos argumentos presentados por los agentes económicos con interés en el procedimiento no controvierten las razones y argumentos sostenidos en el DP, debido a que se refieren a situaciones que no formaron parte de los pronunciamientos del mismo. Cuando lo señalado por los agentes económicos tenga esa característica se entenderá que resultan aplicables, por analogía, los siguientes criterios:

**“AGRAVIOS INOPERANTES. SON AQUELLOS QUE NO COMBATEN TODAS LAS CONSIDERACIONES CONTENIDAS EN LA SENTENCIA RECURRIDA.** Ha sido criterio reiterado de esta Suprema Corte de Justicia de la Nación, que los agravios son inoperantes cuando no se combaten todas y cada una de las consideraciones contenidas en la sentencia recurrida. Ahora bien, desde la anterior Tercera Sala, en su tesis jurisprudencial número 13/90, se sustentó el criterio de que cuando el

<sup>81</sup> Registro: 185425; [J]; 9a. Época; 1a. Sala; S.J.F. y su Gaceta; t. XVI, diciembre de 2002; pág. 61; 1a/J. 81/2002.

<sup>82</sup> Registro: 191370; [J]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. XII, agosto de 2000; pág. 1051; I.6o.C. J/21.





tribunal de amparo no ciñe su estudio a los conceptos de violación esgrimidos en la demanda, sino que lo amplía en relación a los problemas debatidos, tal actuación no causa ningún agravio al quejoso, ni el juzgador de amparo incurre en irregularidad alguna, sino por el contrario, actúa debidamente al buscar una mejor y más profunda comprensión del problema a dilucidar y la solución más fundada y acertada a las pretensiones aducidas. Por tanto, resulta claro que el recurrente está obligado a impugnar todas y cada una de las consideraciones sustentadas por el tribunal de amparo aun cuando éstas no se ajusten estrictamente a los argumentos esgrimidos como conceptos de violación en el escrito de demanda de amparo [énfasis añadido].<sup>83</sup>

**“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN. SON INOPERANTES SI NO ATACAN LOS FUNDAMENTOS DEL FALLO RECLAMADO.** Si los conceptos de violación no atacan los fundamentos del fallo impugnado, la Suprema Corte de Justicia no está en condiciones de poder estudiar la inconstitucionalidad de dicho fallo, pues hacerlo equivaldría a suplir las deficiencias de la queja en un caso no permitido legal ni constitucionalmente, si no se está en los que autoriza la fracción II del artículo 107 reformado, de la Constitución Federal, y los dos últimos párrafos del 76, también reformado, de la Ley de Amparo, cuando el acto reclamado no se funda en leyes declaradas inconstitucionales por la jurisprudencia de la Suprema Corte, ni tampoco se trate de una queja en materia penal o en materia obrera en que se encontrare que hubiere habido en contra del agraviado una violación manifiesta de la ley que lo hubiera dejado sin defensa, ni menos se trate de un caso en materia penal en que se hubiera juzgado al quejoso por una ley inexactamente aplicable”.<sup>84</sup>

**“CONCEPTOS O AGRAVIOS INOPERANTES. QUÉ DEBE ENTENDERSE POR ‘RAZONAMIENTO’ COMO COMPONENTE DE LA CAUSA DE PEDIR PARA QUE PROCEDA SU ESTUDIO.** De acuerdo con la conceptualización que han desarrollado diversos juristas de la doctrina moderna respecto de los elementos de la causa petendi, se colige que ésta se compone de un hecho y un razonamiento con el que se explique la ilegalidad aducida. Lo que es acorde con la jurisprudencia 1a./J. 81/2002, de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en el sentido de que la causa de pedir no implica que los quejosos o recurrentes pueden limitarse a realizar meras afirmaciones sin sustento o fundamento, pues a ellos corresponde (salvo en los supuestos de suplencia de la deficiencia de la queja) exponer, razonadamente, por qué estiman inconstitucionales o ilegales los actos que reclaman o recurren; sin embargo, no ha quedado completamente definido qué debe entenderse por razonamiento. Así, conforme a lo que autores destacados han expuesto sobre este último, se establece que un razonamiento jurídico presupone algún problema o cuestión al cual, mediante las distintas formas interpretativas o argumentativas que proporciona la lógica formal, material o pragmática, se alcanza una respuesta a partir de inferencias obtenidas de las premisas o juicios dados (hechos y fundamento). Lo que, trasladado al campo judicial en específico, a los motivos de inconformidad, un verdadero razonamiento (independientemente del modelo argumentativo que se utilice), se traduce a la mínima necesidad de explicar por qué o cómo el acto reclamado, o la resolución recurrida se aparta del derecho, a través de la confrontación de las situaciones fácticas concretas frente a la norma aplicable (de modo tal que evidencie la violación), y la propuesta de solución o conclusión sacada de la conexión entre aquellas premisas (hecho y fundamento). Por consiguiente, en los asuntos que se rigen por el principio de estricto derecho, una alegación que se limita a realizar afirmaciones sin sustento alguno o conclusiones no demostradas, no puede considerarse un verdadero razonamiento y, por ende, debe calificarse como inoperante; sin que sea dable entrar a su estudio so pretexto de la causa de pedir, ya que ésta se conforma de la expresión de un hecho concreto y un razonamiento, entendido por éste, cualquiera que sea el método argumentativo, la exposición en la que el quejoso o recurrente realice la comparación del hecho frente al fundamento correspondiente y su conclusión, deducida del enlace entre uno y otro, de modo que evidencie que el acto reclamado o la resolución que recurre resulta ilegal; pues de lo contrario, de analizar alguna aseveración

<sup>83</sup> Registro: 159947; [J]; 9a. Época; 1a. Sala; S.J.F. y su Gaceta; lib. XIII, octubre de 2012; t. 2; pág. 731. 1a./J. 19/2012 (9a.).

<sup>84</sup> Registro: 269435; [J]; 6a. Época; 3a. Sala; S.J.F.; vol. CXXVI, Cuarta Parte; pág. 27.



que no satisfaga estas exigencias, se estaría resolviendo a partir de argumentos no esbozados, lo que se traduciría en una verdadera suplencia de la queja en asuntos en los que dicha figura está vedada [énfasis añadido]”.<sup>85</sup>

**“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN O AGRAVIOS SON INOPERANTES CUANDO LOS ARGUMENTOS EXPUESTOS POR EL QUEJOSO O EL RECURRENTE SON AMBIGUOS Y SUPERFICIALES.** Los actos de autoridad y las sentencias están investidos de una presunción de validez que debe ser destruida. Por tanto, cuando lo expuesto por la parte quejosa o el recurrente es ambiguo y superficial, en tanto que no señala ni concreta algún razonamiento capaz de ser analizado, tal pretensión de invalidez es inatendible, en cuanto no logra construir y proponer la causa de pedir, en la medida que elude referirse al fundamento, razones decisorias o argumentos y al porqué de su reclamación. Así, tal deficiencia revela una falta de pertinencia entre lo pretendido y las razones aportadas que, por ende, no son idóneas ni justificadas para colegir y concluir lo pedido. Por consiguiente, los argumentos o causa de pedir que se expresan en los conceptos de violación de la demanda de amparo o en los agravios de la revisión deben, invariablemente, estar dirigidos a descalificar y evidenciar la ilegalidad de las consideraciones en que se sustenta el acto reclamado, porque de no ser así, las manifestaciones que se viertan no podrán ser analizadas por el órgano colegiado y deberán calificarse de inoperantes, ya que se está ante argumentos non sequitur para obtener una declaratoria de invalidez [énfasis añadido]”.<sup>86</sup>

**“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN. SON INOPERANTES CUANDO EN ELLOS NO PRECISAN CUÁLES FUERON LOS AGRAVIOS CUYO ESTUDIO SE OMITIÓ Y LOS RAZONAMIENTOS LÓGICO-JURÍDICOS TENDENTES A COMBATIR LAS CONSIDERACIONES DE LA SENTENCIA RECURRIDA.** No se puede considerar como concepto de violación y, por ende, resulta inoperante la simple aseveración del quejoso en la que afirma que no le fueron estudiados los agravios que hizo valer ante el tribunal de apelación, o que éste no hizo un análisis adecuado de los mismos, si no expresa razonamientos lógicos y jurídicos tendientes a demostrar que haya combatido debidamente las consideraciones de la sentencia recurrida y que no obstante esa situación, la responsable pasó por inadvertidos sus argumentos, toda vez que se debe señalar con precisión cuáles no fueron examinados, porque siendo el amparo en materia civil de estricto derecho, no se puede hacer un estudio general del acto reclamado”.<sup>87</sup>

**“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN INOPERANTES, POR NO COMBATIR LOS FUNDAMENTOS DE LA SENTENCIA RECLAMADA.** Si los argumentos expuestos por el solicitante de garantías, no contienen ningún razonamiento jurídico concreto tendiente a combatir los fundamentos primordiales en que se apoyó la responsable para emitir la sentencia reclamada que sirva para poner de manifiesto ante la potestad federal que dichos fundamentos del fallo de que se duele sean contrarios a la ley o a la interpretación jurídica de la misma, bien porque siendo aplicable determinado precepto no se aplicó, bien porque se aplicó sin ser aplicable, bien porque no se hizo una correcta interpretación jurídica de la ley, o bien porque la sentencia no se apoyó en principios generales de derecho si no hubiese ley que normara el negocio; procede determinar que los conceptos de violación expuestos en tales circunstancias, son inoperantes”.<sup>88</sup>

Por ello, deberá entenderse que dichas tesis se insertan a la letra en cada una de las respuestas a los argumentos que se contesten en donde se exponga que los mismos **no combaten** las consideraciones y razonamientos en que se sustenta el DP. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

<sup>85</sup> Registro: 201038; [J]; 10a. Época; T.C.C.; Gaceta S.J.F.; lib. 22, septiembre de 2015; t. III; pág. 1683. (V Región) 2o. J/1 (10a.).

<sup>86</sup> Registro: 173593; [J]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. XXV, enero de 2007; pág. 2121. I.4o.A. J/48.

<sup>87</sup> Registro: 188864; [J]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. XIV, septiembre de 2001; pág. 1147. I.6o.C. J/29.

<sup>88</sup> Registro: 820565; [TA]; 8a. Época; T.C.C.; S.J.F.; t. IV, Segunda Parte-1, julio a diciembre de 1989; pág. 160.



**Manifestaciones basadas en premisas falsas o incorrectas.** En algunas de sus manifestaciones, los agentes económicos con interés en el procedimiento realizan señalamientos que se basan en premisas erróneas. Cuando lo señalado por los agentes económicos tenga esas características se entenderá que resulta aplicable, por analogía, el siguiente criterio:

**“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN INOPERANTES. LO SON AQUELLOS QUE TIENEN COMO SUSTENTO UN POSTULADO NO VERÍDICO [APLICACIÓN ANALÓGICA DE LA JURISPRUDENCIA 2a./J. 108/2012 (10a.)]** La Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la jurisprudencia en cita, determinó que los agravios cuya construcción parte de premisas falsas son inoperantes, ya que a ningún fin práctico conduciría su estudio pues, al partir de una suposición no verdadera, su conclusión es ineficaz para obtener la revocación de la sentencia recurrida; principio que aplica a los conceptos de violación cuyo sustento es un postulado que resultó no verídico; de ahí que sea ocioso su análisis y, por ende, merecen el calificativo de inoperantes”.<sup>89</sup>

**“AGRAVIOS INOPERANTES. LO SON AQUELLOS QUE SE SUSTENTAN EN PREMISAS FALSAS.** Los agravios cuya construcción parte de premisas falsas son inoperantes, ya que a ningún fin práctico conduciría su análisis y calificación, pues al partir de una suposición que no resultó verdadera, su conclusión resulta ineficaz para obtener la revocación de la sentencia recurrida”.<sup>90</sup>

**“AGRAVIOS INOPERANTES EN LA REVISIÓN FISCAL. LO SON AQUELLOS QUE SE SUSTENTAN EN PREMISAS INCORRECTAS.** Los agravios son inoperantes cuando parten de una hipótesis que resulta incorrecta o falsa, y sustentan su argumento en ella, ya que en tal evento resulta inoficioso su examen por el tribunal revisor, pues aún de ser fundado el argumento, en un aspecto meramente jurídico sostenido con base en la premisa incorrecta, a ningún fin práctico se llegaría con su análisis y calificación, debido a que al partir aquél de una suposición que no resultó cierta, sería ineficaz para obtener la revocación de la sentencia recurrida; como en el caso en que se alegue que la Sala Fiscal determinó que la resolución administrativa era ilegal por encontrarse indebidamente motivada, para luego expresar argumentos encaminados a evidenciar que al tratarse de un vicio formal dentro del proceso de fiscalización se debió declarar la nulidad para efectos y no lisa y llana al tenor de los numerales que al respecto se citen, y del examen a las constancias de autos se aprecia que la responsable no declaró la nulidad de la resolución administrativa sustentándose en el vicio de formalidad mencionada (indebida motivación), sino con base en una cuestión de fondo, lo que ocasiona que resulte innecesario deliberar sobre la legalidad de la nulidad absoluta decretada, al sustentarse tal argumento de ilegalidad en una premisa que no resultó verdadera [énfasis añadido]”.<sup>91</sup>

Así, deberá entenderse que dichos criterios se insertan a la letra en cada una de las respuestas a los argumentos que se contesten en donde se exponga que los mismos se basan en **premisas falsas**. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

**Manifestaciones que no combaten la totalidad de las razones del DP.** Diversas manifestaciones de los agentes económicos con interés en el procedimiento sólo combaten de forma parcial las razones y argumentos sostenidos en el DP. En este sentido, cuando lo señalado por los agentes económicos tenga esas características se entenderá que resultan aplicables por analogía los siguientes criterios:

**“AGRAVIOS INOPERANTES. SON AQUELLOS QUE NO COMBATEN TODAS LAS CONSIDERACIONES CONTENIDAS EN LA SENTENCIA RECURRIDA.** Ha sido criterio reiterado

<sup>89</sup> Registro: 2008226; [J]; 10a. Época; T.C.C.; Gaceta S.J.F.; lib. 14, enero de 2015; t. II; pág. 1605. XVII.1o.C.T. J/5 (10a.).

<sup>90</sup> Registro: 2001825; [J]; 10a. Época; 2a. Sala; S.J.F. y su Gaceta; lib. XIII, octubre de 2012; t. 3; pág. 1326. 2a./J. 108/2012 (10a.).

<sup>91</sup> Registro: 176047; [TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. XXIII, febrero de 2006; pág. 1769. IV.3o.A.66 A.



de esta Suprema Corte de Justicia de la Nación, que los agravios son inoperantes cuando no se combaten todas y cada una de las consideraciones contenidas en la sentencia recurrida. Ahora bien, desde la anterior Tercera Sala, en su tesis jurisprudencial número 13/90, se sustentó el criterio de que cuando el tribunal de amparo no ciñe su estudio a los conceptos de violación esgrimidos en la demanda, sino que lo amplía en relación a los problemas debatidos, tal actuación no causa ningún agravio al quejoso, ni el juzgador de amparo incurre en irregularidad alguna, sino por el contrario, actúa debidamente al buscar una mejor y más profunda comprensión del problema a dilucidar y la solución más fundada y acertada a las pretensiones aducidas. Por tanto, resulta claro que el recurrente está obligado a impugnar todas y cada una de las consideraciones sustentadas por el tribunal de amparo aun cuando éstas no se ajusten estrictamente a los argumentos esgrimidos como conceptos de violación en el escrito de demanda de amparo [énfasis añadido].<sup>92</sup>

**“REVISIÓN CONTRA RESOLUCIONES DEL TRIBUNAL FISCAL DE LA FEDERACIÓN, AGRAVIOS INOPERANTES.** Si la Sala Fiscal, en cumplimiento con lo ordenado por el segundo párrafo del artículo 237 del Código Fiscal de la Federación, examina todos y cada uno de los conceptos de nulidad que se hacen valer por omisión de formalidades o violaciones de procedimiento, estimando fundados unos e infundados otros, y las autoridades recurrentes no combaten la totalidad de los razonamientos conforme a los cuales se consideran fundados diversos conceptos de nulidad, ello implica que los agravios sean inoperantes, por insuficientes, ya que con independencia de lo correcto o incorrecto de los mismos, lo cierto es que al no desvirtuar sendas consideraciones como cada una por separado, es suficiente para apoyar la legalidad de la sentencia impugnada, ésta queda firme pues no se demuestra la ilegalidad de los motivos y fundamentos que la sostienen, y de ahí que devengan inoperantes los agravios que en su contra se hagan valer [énfasis añadido]”.<sup>93</sup>

**“AGRAVIOS INOPERANTES EN LA REVISIÓN FISCAL. LO SON CUANDO LA SENTENCIA DE LA SALA SE SUSTENTA EN DIVERSOS MOTIVOS SI NO SE CONTROVIERTEN EN SU TOTALIDAD POR LA RECURRENTE.** Cuando la sentencia dictada por el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa se sustenta en dos o más razones, que por sí mismas pueden soportar en forma independiente, el sentido de la resolución, y en los agravios la autoridad recurrente no combate todas y cada una de ellas, los agravios planteados resultan inoperantes porque aun cuando fuesen fundados no podrían conducir a declarar fundado el recurso, en virtud de que la consideración o consideraciones no atacadas, deberán seguir rigiendo el sentido de la resolución”.<sup>94</sup>

**“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN EN MATERIA ADMINISTRATIVA. INOPERANTES SI NO ATACAN LA TOTALIDAD DE LOS RAZONAMIENTOS EN QUE SE APOYA EL FALLO RECLAMADO.** Si en los conceptos de violación no se combaten o desvirtúan todos y cada uno de los razonamientos de la sentencia reclamada, aquéllos se consideran inoperantes, ya que aun cuando alguno fuera fundado, no sería suficiente para conceder el amparo solicitado, puesto que existen otras consideraciones de la sentencia que no se impugnaron y que este Tribunal Colegiado no puede estudiar, por ser el amparo en materia administrativa de estricto derecho; conclusión que hace innecesario el estudio de las infracciones que se aducen en los conceptos de violación, en virtud de que lo expresado en ellos carece de trascendencia jurídica, al subsistir la sentencia reclamada con base en los intocados razonamientos en que se apoya”.<sup>95</sup>

<sup>92</sup> Registro: 159947; [J]; 9a. Época; 1a. Sala; S.J.F. y su Gaceta; lib. XIII, octubre de 2012; t. 2; pág. 731. 1a./J. 19/2012 (9a.).

<sup>93</sup> Registro: 188962; [J]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. XIV; agosto de 2001; pág. 1110. V.2o. J/54.

<sup>94</sup> Registro: 185279; [TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. XVII, enero de 2003; pág. 1714. I.6o.A.40 A.

<sup>95</sup> Registro: 194031; [TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. IX, mayo de 1999; pág. 1001. II.A.62 A.





Así, deberá entenderse que dichas tesis se insertan a la letra en cada una de las respuestas a los argumentos que se contesten en donde se exponga que **no se combate la totalidad de las razones** que sustentan el DP. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Todos los supuestos anteriores constituyen manifestaciones que deben calificarse de **inoperantes** debido a que se actualiza algún impedimento técnico que imposibilita el examen del planteamiento efectuado, lo cual deriva de situaciones como la falta de afectación a quien la realiza, la omisión de la expresión precisa de los mismos, su formulación material incorrecta o el incumplimiento de las condiciones atinentes a su contenido, lo cual puede darse: *a)* al no controvertir de manera suficiente y eficaz las consideraciones que rigen el DP; y *b)* en caso de reclamar contravención a las normas del procedimiento, al omitir manifestar que se hubiese dejado sin defensa a los agentes económicos señalados, o su relevancia en el dictado del DP; o en su caso, de la concreción de cualquier obstáculo que se advierta y que impida a esta COMISIÓN el examen de fondo del planteamiento propuesto, como puede ser cuando se desatienda la naturaleza del procedimiento y del órgano que resuelve. Por tanto, respecto de dichas manifestaciones adicionalmente deberá entenderse aplicable el siguiente criterio judicial:

**“AGRAVIOS INOPERANTES EN LA REVISIÓN. SON AQUELLOS EN LOS QUE SE PRODUCE UN IMPEDIMENTO TÉCNICO QUE IMPOSIBILITA EL EXAMEN DEL PLANTEAMIENTO QUE CONTIENEN.** Conforme a los artículos 107, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 83, fracción IV, 87, 88 y 91, fracciones I a IV, de la Ley de Amparo, el recurso de revisión es un medio de defensa establecido con el fin de revisar la legalidad de la sentencia dictada en el juicio de amparo indirecto y el respeto a las normas fundamentales que rigen el procedimiento, de ahí que es un instrumento técnico que tiende a asegurar un óptimo ejercicio de la función jurisdiccional, cuya materia se circunscribe a la sentencia dictada en la audiencia constitucional, incluyendo las determinaciones contenidas en ésta y, en general, al examen del respeto a las normas fundamentales que rigen el procedimiento del juicio, labor realizada por el órgano revisor a la luz de los agravios expuestos por el recurrente, con el objeto de atacar las consideraciones que sustentan la sentencia recurrida o para demostrar las circunstancias que revelan su ilegalidad. En ese tenor, la inoperancia de los agravios en la revisión se presenta ante la actualización de algún impedimento técnico que imposibilite el examen del planteamiento efectuado que puede derivar de la falta de afectación directa al promovente de la parte considerativa que controvierte; de la omisión de la expresión de agravio referidos a la cuestión debatida; de su formulación material incorrecta, por incumplir las condiciones atinentes a su contenido, que puede darse: *a)* al no controvertir de manera suficiente y eficaz las consideraciones que rigen la sentencia; *b)* al introducir pruebas o argumentos novedosos a la litis del juicio de amparo; y, *c)* en caso de reclamar infracción a las normas fundamentales del procedimiento, al omitir patentizar que se hubiese dejado sin defensa al recurrente o su relevancia en el dictado de la sentencia; o, en su caso, de la concreción de cualquier obstáculo que se advierta y que impida al órgano revisor el examen de fondo del planteamiento propuesto, como puede ser cuando se desatienda la naturaleza de la revisión y del órgano que emitió la sentencia o la existencia de la jurisprudencia que resuelva el fondo del asunto planteado.”<sup>96</sup>

De esta manera deberá entenderse que, adicionalmente, dicho criterio jurisprudencial se inserta a la letra en cada una de las respuestas a las manifestaciones que se contesten en donde se exponga que las mismas son **inoperantes**. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

<sup>96</sup> Registro: 166031; [J]; 9a. Época; 2a. Sala; S.J.F. y su Gaceta; t. XXX, noviembre de 2009; pág. 424. 2a./J. 188/2009.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

Asimismo, se señala que los argumentos vertidos por este Pleno en el presente apartado se realizarán tomando en consideración los alcances y valoración de los elementos de convicción que sustentan el DP, aquellos que fueron ofrecidos por los agentes económicos con interés y que fueron admitidos en el presente procedimiento, así como aquellos relacionados con las pruebas para mejor proveer ordenadas por la DGAJ mediante acuerdo de diez de septiembre de dos mil veintiuno. De tal forma que cuando esta autoridad refiera algún elemento de convicción del expediente al momento de contestar los argumentos de los agentes económicos, se entenderán en conjunto con el análisis realizado en la consideración “CUARTA” de la presente resolución.

**TERCERA.** Previo al análisis de los argumentos presentados por los agentes económicos con interés en sus escritos de manifestaciones al DP, con fundamento en el artículo 275, párrafo tercero, del CFPC, de aplicación supletoria en términos del artículo 121 de la LFCE, a continuación, se provee respecto de la solicitud realizada por MAGNA en el escrito referido en el antecedente **DÉCIMO SÉPTIMO** de esta resolución.

MAGNA manifestó que:

*“Por medio del presente escrito, con fundamento en el artículo 96 fracción IX de la LFCE, vengo a solicitar a esta H. DGAJ **SUBSANE LAS IRREGULARIDADES** ocurridas en el procedimiento en que se actúa, mismas que más adelante se describen y, por ende, este H. Pleno de la Comisión **SE ABSTENGA DE RESOLVER** dicho procedimiento hasta en tanto se subsanen dichas irregularidades.*

*Lo anterior, pues es del conocimiento de mi representada que el procedimiento que nos ocupa se encuentra listado para ser resuelto en la próxima sesión del día 10 de diciembre de 2021, pese a que a esta fecha (i) el expediente no se encuentra debidamente integrado; (ii) no se ha abierto periodo para formular alegatos de lo bien probado; y (iii) no ha transcurrido el plazo de 10 días para que mi representada solicite una audiencia oral con los Comisionados del Pleno del IFT [sic] con el objeto de realizar las manifestaciones que estimen pertinentes.*

**(1) EL EXPEDIENTE NO SE ENCUENTRA DEBIDAMENTE INTEGRADO**

[...transcribe artículo 96, fracción IX de la LFCE...]

*Ahora bien, el expediente se entiende debidamente integrado una vez que obran físicamente dentro del expediente todas y cada una de las actuaciones que fueron llevadas a cabo dentro del procedimiento de que se trate.*

[...transcribe tesis del PJF<sup>97</sup>...]

*En el caso concreto, mediante acuerdo de fecha 26 de noviembre de 2021, publicado en la lista de notificaciones de esa misma fecha, esta H. DGAJ declaró que se tiene por integrado expediente desde el día 19 de noviembre de 2021 [...] Sin embargo, contrario a lo que se sostuvo en dicho acuerdo, el expediente del procedimiento en que se actúa no se encuentra debidamente integrado.*

<sup>97</sup> A saber: “**REVISIÓN EN AMPARO. EL PLAZO DE VEINTICUATRO HORAS ESTABLECIDO POR EL PRIMER PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 89 DE LA LEY DE LA MATERIA, PARA QUE EL JUEZ DE DISTRITO REMITA EL EXPEDIENTE ORIGINAL A LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN O AL TRIBUNAL COLEGIADO DE CIRCUITO QUE CORRESPONDA, JUNTO CON EL ESCRITO DE EXPRESIÓN DE AGRAVIOS Y LA COPIA PARA EL MINISTERIO PÚBLICO FEDERAL, DEBE COMPUTARSE A PARTIR DE QUE AQUÉL ESTÉ DEBIDAMENTE INTEGRADO**”.



*Ello, pues con fecha 1° de diciembre de 2021, mi mandante, por conducto del [...], autorizado de Naviera Magna en términos del artículo 111 de la LFCE, acudió a las oficinas de esta H. Comisión con la finalidad de consultar el expediente físico del procedimiento que nos ocupa.<sup>98</sup>*

*Durante esa consulta, mi mandante pudo constatar que el expediente no se encuentra debidamente integrado, puesto que no constan físicamente dentro de ese expediente los acuerdos de fechas 3 y 25 de noviembre de 2021 ni tampoco los escritos y anexos a que aluden esos acuerdos, esto es, los escritos y documentos a través de los cuales (i) la DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS; (ii) GOLFO TRANSPORTACIÓN, S.A. DE C.V.; (iii) GBC BROKERS PENINSULARES, S.A.P.I. DE C.V.; (iv) ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE QUINTANA ROO, S.A DE C.V.; (v) DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE DE LA SECRETARÍA DE MARINA; y (vi) EXPERIENCIAS XCARET PARQUES, S.A.P.I. DE C.V. desahogaron los requerimientos de información adicional formulados por la DGAJ, en ejercicio de su facultad para requerir el desahogo de pruebas para mejor proveer.*

*Así pues, mi mandante no ha estado en posibilidad de consultar los escritos y documentos que fueron presentados por los agentes económicos antes listados, en desahogo a los requerimientos de información respectivos que les fueron formulados por esta DGAJ.*

*Es decir, a la fecha, mi mandante no ha tenido acceso a la totalidad de constancias que conforman el Expediente.*

*En ese orden, queda comprobado que la declaración de que el Expediente se encuentra integrado es contraria al estado que guarda dicho Expediente.*

*[...]*

*En tal virtud, se solicita a esta H. DGAJ y/o al Pleno de esta H. Comisión dejar sin efectos el acuerdo de fecha 26 de noviembre de 2021 y, luego, integrar físicamente al Expediente los acuerdos, escritos y documentos antes identificados y, sólo una vez que ello ocurra, entonces sí declarar que dicho Expediente se encuentra debidamente integrado.*

*Lo anterior, a efecto de no vulnerar el derecho de las partes a consultar el Expediente e incumplir la obligación de integrar debidamente el Expediente, antes de que se dicte la resolución que en derecho corresponda.*

## **(2) APERTURA DEL PERIODO PARA FORMULAR ALEGATOS**

*Por otro lado, se solicita a esta H. DGAJ señalar un plazo para que las partes en el presente procedimiento formulen sus alegatos de lo bien probado, en apego a su derecho fundamental de audiencia, debido proceso y a las formalidades esenciales del procedimiento previstas en el artículo 14 Constitucional.<sup>99</sup>*

*Al respecto, pese a que el artículo 96 de la LFCE no prevé propiamente una etapa de alegatos, se hace notar que la oportunidad para formular dichos alegatos de lo bien probado es un derecho fundamental de las partes sujetas a cualquier procedimiento legal.*

<sup>98</sup> La nota al pie refiere: "De esta consulta al Expediente se levantó una constancia suscrita por el [...], la cual también debería estar integrada al Expediente. En dicha constancia se identifican los folios que dicho autorizado pudo consultar, a partir de lo cual, se comprueba que no estaban disponible para consulta los acuerdos, escritos y documentos que se identifican a continuación".

<sup>99</sup> La nota al pie refiere: "Ver Tesis P./J. 47/95, Novena Época, Tomo II, Diciembre de 1995, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, página 133, de rubro "FORMALIDADES ESENCIALES DEL PROCEDIMIENTO. SON LAS QUE GARANTIZAN UNA ADECUADA Y OPORTUNA DEFENSA PREVIA AL ACTO PRIVATIVO".



*Asimismo, recibir los alegatos de las partes es una obligación para la autoridad que conozca de ese procedimiento, con la finalidad de que, al emitir la sentencia, esos alegatos sean tomados en consideración.*

[...]

*En la especie, una vez abierto el periodo de alegatos, mi mandante presentará sus **alegatos de lo bien probado**, en los cuales se centrará en (i) recapitular lo expuesto por Naviera Magna a través de su Escrito de Manifestaciones, así como demostrar que esos argumentos quedaron acreditados a partir de las pruebas ofrecidas y desahogadas tanto por mi mandante como por los demás agentes económicos que participaron en el procedimiento seguido bajo el expediente DC-001-2020 y (ii) desvirtuar los argumentos hechos valer y el alcance probatorio de los medios de prueba ofrecidos por las demás partes en el procedimiento.*

*Por ello, aún y cuando no exista expresamente en la LFCE un plazo para formular alegatos, esta H. DGAJ debe garantizar que se otorgue la citada oportunidad, aplicando directamente los artículos 14 y 17 constitucionales.*

*En caso contrario, la omisión de hacer abrir periodo de alegatos constituirá una violación esencial al procedimiento que afecta las defensas del particular que deberá dar lugar a la reposición del mismo.*

[...transcribe tesis del PJF<sup>100</sup>...]

*No es óbice para lo anterior, el que en el caso concreto no se está en presencia de un procedimiento sancionador o uno que anteceda a un acto privativo, pues a través del presente procedimiento se busca resolver sobre las condiciones de competencia económica que prevalecen en el mercado investigado y, por ende, la resolución que se dicte podrá incidir en la esfera jurídica de Naviera Magna, en tanto de declararse que no existen condiciones de competencia, esa declaración será constitutiva de un nuevo estado jurídico para mi mandante.*

[...transcribe tesis del PJF<sup>101</sup>...]

### **(3) SOLICITUD DE AUDIENCIA ORAL**

*Por otro lado, en el supuesto de que, a pesar de las irregularidades referidas (integración indebida del Expediente y ausencia de un periodo para formular alegatos), esta H. Comisión considerara que el procedimiento en que se actúa es susceptible de ser resuelto por el H. Pleno de la COFECE, por medio del presente escrito, con fundamento en el artículo 8° constitucional, el artículo 83 fracción IV de la LFCE y el artículo 90 de las Disposiciones Regulatorias de la LFCE, ad cautelam, se solicita a esta H. Comisión señalar fecha y hora para la celebración de una audiencia oral con los Comisionados del H. Pleno de esta Comisión con el objeto de que mi mandante pueda realizar manifestaciones que se estiman pertinentes.<sup>102</sup>*

<sup>100</sup> A saber: "AUDIENCIA, GARANTIA DE. DEBE RESPETARSE AUNQUE LA LEY EN QUE SE FUNDE LA RESOLUCION NO PREVEA EL PROCEDIMIENTO PARA TAL EFECTO", "ALEGATOS. LA OMISIÓN DE LA JUNTA DE OTORGAR UN PLAZO PARA FORMULARLOS EN EL JUICIO LABORAL, CONSTITUYE UNA VIOLACIÓN ESENCIAL AL PROCEDIMIENTO QUE AFECTA LAS DEFENSAS DEL QUEJOSO EN TÉRMINOS DE LA FRACCIÓN VI DEL ARTÍCULO 159 DE LA LEY DE AMPARO, VIGENTE HASTA EL 2 DE ABRIL DE 2013" y "ALEGATOS EN EL JUICIO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO PREVISTOS EN EL ARTÍCULO 235 DEL CÓDIGO FISCAL DE LA FEDERACIÓN. DEBE AMPARARSE POR LA OMISIÓN DE SU ANÁLISIS SI CAUSA PERJUICIO AL QUEJOSO, COMO CUANDO EN ELLOS SE CONTROVIERTE LA CONTESTACIÓN A LA DEMANDA O SE REFUTAN PRUEBAS".

<sup>101</sup> A saber: "CONCESIONARIOS DE REDES PÚBLICAS DE TELECOMUNICACIONES. TIENEN INTERÉS JURÍDICO PARA INTERPONER EL RECURSO DE RECONSIDERACIÓN PREVISTO EN LOS ARTÍCULOS 39 DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA Y 71 DE SU REGLAMENTO, CONTRA LA RESOLUCIÓN QUE LOS DECLARA AGENTES ECONÓMICOS CON PODER SUSTANCIAL EN EL MERCADO RELEVANTE" y "ACTOS TERMINALES EN PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS. DEBEN DISTINGUIRSE ENTRE LOS DE MOLESTIA Y LOS PRIVATIVOS, A FIN DE CONSEGUIR, PRIORITARIAMENTE, LA DEFENSA DE LOS PROBABLES AFECTADOS".

<sup>102</sup> Transcribe el artículo 83 de la LFCE.





Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

*Finalmente, en virtud de lo solicitado en el presente escrito, se solicita al Pleno de esta H. Comisión abstenerse de resolver el procedimiento que nos ocupa, hasta en tanto quede debidamente integrado el Expediente, se dé oportunidad a Naviera Magna de formular alegatos de lo bien probado y/o se celebre la audiencia oral solicitada en la fecha y hora que se indique para tal efecto”.*

Respecto al primer punto, MAGNA parte de premisas erróneas al considerar que el EXPEDIENTE no está integrado.

La integración a que hace referencia el artículo 96, fracción IX de la LFCE se refiere a la culminación de todas las etapas procesales previstas en el procedimiento que nos ocupa, esto es, las fracciones I a IX.

Mediante acuerdo emitido por el Secretario Técnico el veintiséis de noviembre de dos mil veintiuno, tuvo por integrado el EXPEDIENTE al diecinueve de noviembre de dos mil veintiuno.<sup>103</sup> Hecho lo anterior empezó a correr el plazo para resolver el asunto en términos del artículo 96, fracciones IX y X, de la LFCE. En este sentido, una vez concluidas las etapas procedimentales en comento, se entiende integrado el expediente (fracción IX), y el Pleno está facultado y tiene la obligación legal de resolver el asunto.

Ahora bien, si bien es cierto en términos del artículo 34 de la LFCE, de cada acto procedimental debe dejarse constancia en el expediente, y los documentos deben estar foliados para lo cual los servidores públicos responsables del mismo deben cuidar que el mismo se encuentre integrado, por motivos de confidencialidad se debe restringir el acceso a los agentes económicos quienes no están autorizados para consultar la información presentada por los agentes económicos con interés en el asunto o, en su caso, las autoridades públicas a quienes se hubiere requerido información, a la que se le haya dado el carácter de confidencial o que se encuentre pendiente de acordar su confidencialidad, la cual se resguardar y separar en las carpetas que correspondan, previa foliación correspondiente, lo cual no es un impedimento para el Pleno a efecto de analizar y resolver el asunto, pues una vez culminadas las etapas procesales, el Pleno no tiene restricciones de acceso al EXPEDIENTE.

En este orden de ideas, no se ha transgredido garantía alguna de MAGNA u otro agente económico, pues el derecho procesal para manifestarse respecto de las consideraciones del DP y ofrecer pruebas que está establecido en la LFCE (artículo 96, fracción V de la LFCE), fue ejercido. Adicionalmente, en el caso de las diligencias probatorias adicionales ordenadas por la DGAJ, tanto a MAGNA como a WINJET, se les dio vista del acuerdo de diez de septiembre de dos mil veintiuno para que manifestaran lo que a su derecho conviniera, lo cual también ejercieron en su oportunidad. Considerando además que, una vez desahogadas las pruebas recabadas, la etapa procesal siguiente es la integración del expediente, sin que se observe alguna disposición legal para que la DGAJ se haya visto obligada a notificar a todos los agentes económicos con interés en el asunto respecto de las respuestas o desahogos realizados en la etapa de pruebas para mejor proveer, a efecto de que realizaran manifestaciones posteriores pues, se insiste, una vez desahogadas todas las pruebas, lo siguiente es la integración del expediente para resolución del Pleno.

<sup>103</sup> Publicado en la lista diaria de notificaciones de la COMISIÓN el veintiséis de noviembre de dos mil veintiuno.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

Así, en relación con la inexistencia de la obligación de dar vista a MAGNA de dichos escritos o actuaciones, cabe recordar que la declaratoria —a diferencia de los procedimientos administrativos sancionadores previstos en la LFCE— no tiene como finalidad y efecto imputar y sancionar una práctica indebida ni afectar la esfera jurídica de algún agente económico. En ese sentido, se sostiene que no es necesario —ni está legalmente previsto— que la DGAJ tuviera que dar vista a MAGNA de la información requerida para mejor proveer, toda vez que, además, la naturaleza de la información solicitada está relacionada con la estructura del mercado y de los mismos agentes económicos, y no con alguna conducta o imputación. Al respecto, cabe enfatizar que las resoluciones en estos procedimientos tienen una naturaleza declarativa (no sancionadora), en las cuales sólo se determina si existe poder sustancial o si hay condiciones de competencia en un mercado en específico. Por lo anterior, no se le genera perjuicio o afectación material alguno a MAGNA, ya sea con los requerimientos y solicitudes de información (y sus respuestas) y pruebas adicionales ni, en su caso, con la declaratoria del presente EXPEDIENTE. Finalmente, no hay obligación legal alguna de darle vista, toda vez que el procedimiento tampoco es adversarial.

Por su parte, el EXPEDIENTE se ha encontrado a su disposición para consulta, con las salvedades apuntadas anteriormente, lo cual no puede traducirse en alguna afectación a su esfera jurídica, pues es precisamente en acatamiento a la LFCE y la normativa de transparencia que la Comisión se encuentra obligada a revisar la información proporcionada y luego determinar si la misma tiene el carácter de confidencial que amerite que sea separada e integrada en carpetas diversas a las que sólo los titulares de información tengan acceso.

En consecuencia, se advierte que el EXPEDIENTE se encuentra debidamente integrado.

Respecto al segundo punto, el artículo 96 de la LFCE que rige el trámite del procedimiento que nos ocupa no establece un supuesto para formular alegatos —toda vez que no es un procedimiento administrativo sancionador—, por lo que la solicitud de MAGNA es improcedente. Adicionalmente, esta autoridad no tiene facultades para pronunciarse sobre la constitucionalidad de la LFCE<sup>104</sup> o hacer interpretaciones *ad hoc*.

Finalmente, en el procedimiento del artículo 96 de la LFCE o las DRLFCE no se prevé la solicitud de audiencia oral por parte de los agentes económicos, por lo que MAGNA carece de razón al considerar que debe otorgarse algún plazo para ello. En este sentido, la única opción prevista por la

<sup>104</sup> Sirve de apoyo a lo anterior la jurisprudencia: “**CONTROL JUDICIAL DE LA CONSTITUCIÓN. ES ATRIBUCIÓN EXCLUSIVA DEL PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN.** La supremacía constitucional se configura como un principio consustancial del sistema jurídico-político mexicano, que descansa en la expresión primaria de la soberanía en la expedición de la Constitución, y que por ello coloca a ésta por encima de todas las leyes y de todas las autoridades, de ahí que las actuaciones de éstas deben ajustarse estrictamente a las disposiciones de aquella. En este sentido, más que una facultad, la supremacía constitucional impone a toda autoridad el deber de ajustar a los preceptos fundamentales, los actos desplegados en ejercicio de sus atribuciones. Por tanto, si bien es cierto que los tres Poderes de la Unión deben observar la Ley Suprema, no puede afirmarse que por esta razón, las autoridades puedan, por sí y ante sí, en el ejercicio de funciones materialmente jurisdiccionales, examinar la constitucionalidad de sus propios actos o de los ajenos, toda vez que, al respecto, la propia Constitución consagra, en sus artículos 103 y 107, un medio de defensa expreso, por vía de acción, como es el juicio de amparo y lo encomienda, en exclusiva, al Poder Judicial de la Federación, sentando las bases de su procedencia y tramitación”. Jurisprudencia P./J. 73/99; 9a. Época; Pleno; S.J.F. y su Gaceta; Tomo X, Agosto de 1999; Pág. 18; Registro 193558.





LFCE al alcance MAGNA era la solicitud de una entrevista, prevista en el artículo 25 de la LFCE, misma que no solicitó.

MAGNA estuvo en posibilidad de solicitar una reunión con los integrantes del Pleno en dos momentos: una vez integrado el EXPEDIENTE, cuyo acuerdo se publicó en la lista diaria de notificaciones el veintiséis de noviembre de dos mil veintiuno; y una vez listado el asunto para resolver, esto es, el ocho de diciembre de dos mil veintiuno, cuestión que no sucedió.

Por lo expuesto, MAGNA no acredita las supuestas irregularidades ni las violaciones procesales alegadas, por lo que no se actualiza algún impedimento para que este Pleno resuelva en este acto el procedimiento que nos ocupa.

En consecuencia, se procede al análisis de los argumentos presentados por los agentes económicos con interés en sus escritos de manifestaciones al DP.

### **MAGNA**

#### **3.1. INDEBIDA FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>105</sup>

**La investigación de la cual deriva el DP es ilegal. De conformidad con el artículo 96 de la LFCE la AI debió acreditar que existía una norma que le ordenara resolver u opinar sobre cuestiones de competencia efectiva en el MERCADO MATERIA o algún decreto del Ejecutivo Federal que así lo ordenara.**

**Ni la LEY DE NAVEGACIÓN ni la LFCE constituyen una norma habilitadora que faculte a la AI para haber iniciado la investigación en el MERCADO MATERIA.**

**Del artículo 140<sup>106</sup> de la LEY DE NAVEGACIÓN se desprende que la facultad de la AI para iniciar de oficio una investigación en el MERCADO MATERIA dependerá de la solicitud expresa de la SCT. Es claro que el legislador no previó un mandato expreso para la COMISIÓN para resolver u opinar de oficio sobre cuestiones de competencia efectiva o existencia de poder sustancial en el STMP. El hecho de que el primer párrafo del artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN señale que "La Secretaría 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 Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva" no implica que la AI pueda iniciar de oficio una investigación. Por el contrario, del análisis sistemático al primer y tercer párrafo del artículo 140 de la LEY**

<sup>105</sup> Páginas 5 a 11 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.

<sup>106</sup> "Artículo 140.- La Secretaría 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 Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva. - - - - 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. - - - - La Secretaría estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia".



DE NAVEGACIÓN se desprende que la COMISIÓN requiere de la solicitud previa de la SCT para iniciar una investigación en el MERCADO MATERIA.

Por analogía es necesario atender, a manera de ejemplo, los artículos Noveno y Trigésimo Noveno Transitorios de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, los cuales establecen de manera expresa un mandato al Instituto Federal de Telecomunicaciones para iniciar investigaciones en el sector de telecomunicaciones y radio difusión a efecto de determinar barreras a la competencia en dicho sector.<sup>107</sup>

Es evidente que a diferencia de lo establecido la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión el artículo 140 LEY DE NAVEGACIÓN no contiene un mandato expreso para la COMISIÓN que lo faculte resolver u opinar sobre cuestiones de competencia efectiva en el MERCADO MATERIA, por lo que el artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN no puede servir como fundamento para iniciar de oficio una investigación en el MERCADO MATERIA.

Por último, la AI tampoco acreditó la existencia de un decreto o acuerdo del Ejecutivo Federal que le ordenara iniciar de oficio una investigación, por lo que el inicio de la investigación y emisión del DP son ilegales.

Por otra parte, la investigación y el DP son ilegales toda vez que la AI no colmó los elementos de procedencia necesarios para iniciar a petición de parte la investigación, de conformidad con lo establecido en el artículo 96 de la LFCE. La AI no acreditó la existencia de una solicitud para iniciar la investigación de: i) alguna parte afectada, en términos de los establecido en el artículo 109 de las DRLFCE; o ii) de la SCT, en términos de los establecido en el artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN.

<sup>107</sup> Los artículos que refiere establecen: "NOVENO. En tanto exista un agente económico preponderante en los sectores de telecomunicaciones y radiodifusión, con el fin de promover la competencia y desarrollar competidores viables en el largo plazo, no requerirán de autorización del Instituto Federal de Telecomunicaciones las concentraciones que se realicen entre agentes económicos titulares de concesiones, ni las cesiones de concesión y los cambios de control que deriven de éstas, que reúnan los siguientes requisitos: a. Generen una reducción sectorial del índice de Dominancia 'ID', siempre que el índice Hirschman-Herfindahl 'HH' no se incremente en más de doscientos puntos; b. Tengan como resultado que el agente económico cuente con un porcentaje de participación sectorial menor al veinte por ciento; c. Que en dicha concentración no participe el agente económico preponderante en el sector en el que se lleve a cabo la concentración, y no tengan como efecto disminuir, dañar o impedir la libre competencia y concurrencia, en el sector que corresponda. [...] El Instituto INVESTIGARÁ dichas concentraciones en un plazo no mayor a noventa días naturales y en caso de encontrar que existe poder sustancial en el mercado de redes de telecomunicaciones que presten servicios de voz, datos o video o en el de radio y que presten servicios de voz, datos o video o en el de radio y televisión según el sector que corresponda, podrá imponer las medidas necesarias para proteger y fomentar en dicho mercado la libre competencia y concurrencia, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión y la Ley Federal de Competencia Económica sin perjuicio de las concentraciones a que refiere el presente artículo. Las medidas que imponga el Instituto se extinguirán una vez que se autorice a los agentes económicos preponderantes la prestación de servicios adicionales. TRIGÉSIMO NOVENO. Para efectos de lo dispuesto en el artículo 264 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, el Instituto Federal de Telecomunicaciones INICIARÁ, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo Noveno Transitorio del presente Decreto, dentro de los treinta días naturales posteriores a su entrada en vigor, los procedimientos de investigación que correspondan en términos de la Ley Federal de Competencia Económica, a fin de determinar la existencia de agentes económicos con poder sustancial en cualquiera de los mercados relevantes de los sectores de telecomunicaciones y radiodifusión, entre los que deberá incluirse el mercado nacional de audio y video asociado a través de redes públicas de telecomunicaciones y, en su caso, imponer las medidas correspondientes".





Los argumentos de MAGNA son **infundados**, pues el artículo 96 de la LFCE señala lo siguiente:

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

Por su parte, el artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN señala:

*"Artículo 140.- La Secretaría 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 Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva [énfasis añadido]"*.

En este sentido, es la propia LFCE el ordenamiento que faculta a la COFECE para resolver u opinar -de oficio- sobre condiciones de competencia efectiva en el STMP y, por tanto, iniciar de oficio una investigación, siempre y cuando existan las disposiciones legales o reglamentarias que prevengan que deba resolverse u opinar sobre condiciones de competencia efectiva. La disposición legal a que hace referencia la LFCE en el artículo 96, en el caso del STMP, es la LEY DE NAVEGACIÓN.

De la lectura integral del artículo 96 de la LFCE y del artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN, se desprende la posibilidad de que la COFECE emita de oficio una opinión sobre condiciones de competencia en el STMP. Al existir esta posibilidad, y contrario a las manifestaciones de MAGNA, la AI no está obligada ni tiene como requisito previsto en la LFCE o las DRLFCE, acreditar la solicitud de la SCT ni de alguna parte afectada para iniciar la investigación que corresponda. En este sentido, y contrario a lo que argumenta MAGNA, la LEY DE NAVEGACIÓN únicamente establece que la SCT (facultad que actualmente le pertenece a la SEMAR<sup>108</sup>) podrá emitir regulación tarifaria previa resolución de la COFECE en la que resuelva que no existen condiciones de competencia efectiva, y en ningún momento dicha ley condiciona o restringe la atribución de la COMISIÓN para iniciar un procedimiento de esa naturaleza en términos de la LFCE.

En consecuencia, es incorrecta la apreciación de MAGNA en cuanto a que la LEY DE NAVEGACIÓN exige una solicitud expresa del Ejecutivo o la SCT (actualmente la SEMAR) para que la COFECE pudiera iniciar la investigación en el STMP, pues esta autoridad está habilitada para hacerlo en términos de la LFCE, incluso de oficio, en la medida que una ley —en este caso que la LEY DE NAVEGACIÓN— prevea la intervención de la COFECE en los términos señalados.

Así, de manera expresa, tanto la LFCE como la LEY DE NAVEGACIÓN facultan a la COMISIÓN para opinar o resolver sobre condiciones de competencia en dichos mercados, ya sea de oficio o cuando lo solicite el Ejecutivo Federal, por sí o por conducto de la Secretaría.

<sup>108</sup> De conformidad con el "DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos" publicado en el DOF el siete de diciembre de dos mil veinte.



En consecuencia, la AI actuó conforme a derecho al emitir el Acuerdo de Inicio por considerar la posible ausencia de condiciones de competencia efectiva en los servicios de Transporte Marítimo de Pasajeros en rutas con origen y/o destino en la zona norte del estado de Quintana Roo y servicios relacionados, de conformidad con el análisis de la información referida en el mismo Acuerdo de Inicio y las facultades previstas en los artículos 96 de la LFCE y 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN.

Por otra parte, con relación a la manifestación de MAGNA relativa a que debió existir algún decreto del Ejecutivo Federal que ordenara el inicio de la investigación para que la AI pudiera haber iniciado de oficio la investigación, se reiteran las consideraciones anteriores y se insiste que el artículo 96 de la LFCE contiene una conjunción disyuntiva que establece dos posibilidades para que la COFECE pueda iniciar una investigación sobre condiciones de competencia; la primera de oficio, es decir, sin que medie solicitud de por medio o, la segunda, a petición del Ejecutivo Federal o de parte afectada, por lo que es incorrecto el argumento de MAGNA en donde señala que para iniciar de oficio una investigación debió haber mediado necesariamente alguna de esas solicitudes por parte del Ejecutivo o la SCT (actualmente SEMAR).

### 3.2. LA DEFINICIÓN DE LOS MERCADOS RELEVANTES ES ILEGAL

#### *Manifestaciones generales*

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>109</sup>

**El DP es ilegal por no cumplir lo dispuesto en el artículo 58, fracción I de la LFCE, toda vez que el análisis de sustituibilidad, por el lado de la oferta y la demanda (i) deriva de una investigación deficiente, (ii) parte de premisas fácticas incorrectas y contiene diversas fallas conceptuales y metodológicas. Dichas deficiencias impiden realizar un análisis de condiciones de competencia ya que el mercado relevante resulta erróneo y la información utilizada para su análisis por la AI es insuficiente.**

**Tales deficiencias impidieron a la AI identificar que (i) los pasajeros sí pueden optar por otros servicios de transporte aéreo y marítimo que pueden sustituir al STMP en la modalidad de ferri; y (ii) que los prestadores de esos servicios aéreos y marítimos pueden prestar el servicio de transporte en la ZONA NORTE sin incurrir en costos significativos, de modo que existen otros competidores potenciales que debieron ser incluidos en el DP.**

**El punto de partida para cualquier análisis de condiciones de competencia en el mercado es la definición del mercado relevante. La definición de mercado relevante no constituye un fin en sí mismo, no obstante, sí es punto de partida fundamental sin cuya correcta determinación, cualquier análisis sobre las condiciones de competencia estará necesariamente viciado.**<sup>110</sup>

<sup>109</sup> Páginas 11 a 23 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.

<sup>110</sup> Cita: "Tesis de jurisprudencia I.4o.A. Jf15, Novena Época, tomo XXVIII, octubre de 2008, página 2225, de rubro 'MERCADO RELEVANTE. SU CONCEPTO EN MATERIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA'".



El mercado relevante se compone de tres dimensiones: (i) productos o servicios; (ii) geográfica; y (iii) temporal, mismas que han sido reconocidas por nuestros máximos tribunales.<sup>111</sup>

- La dimensión producto o servicio: se refiere a la identificación de productos o servicios sustitutos entre sí, que debe analizarse tanto desde el punto de vista de la demanda como de la oferta.

Desde el punto de vista de sustitución por el lado de la demanda, debe valorarse si el aumento o caída de precio de un bien o servicio se traduce en una mayor o menor demanda de otro bien o servicio. Para ello se desarrolló el denominado "*test del monopolista hipotético*". Esta prueba se basa en evidencia cuantitativa o económica que permite resolver cuáles bienes y servicios son sustitutos y cuáles no, empleando pruebas de elasticidad cruzada de la oferta y la demanda, lo cual ha sido reconocido por el Primer Tribunal Colegiado de Circuito Especializado.

Por otra parte, la sustitución por el lado de la oferta se relaciona con la amenaza de entrada al mercado de nuevos competidores, en la medida que constituyen una fuente de presión competitiva o rivalidad que disciplina a las empresas presentes en el mercado.

- La dimensión geográfica: se refiere a la delimitación de la zona o área en que la provisión de los bienes o servicios sustitutos entre sí posee condiciones de competencia suficientemente homogénea. Siguiendo la prueba del monopolista hipotético, si ante un aumento significativo no transitorio en precios, los compradores pudieran trasladarse de su unidad territorial a otra para adquirir bienes o servicios, la extensión geográfica del mercado se vería ensanchada y tendrían que ampliarse los límites geográficos del análisis del mercado relevante. En esta dimensión, la sustituibilidad por el lado de la demanda debe entenderse como el costo que enfrentan los consumidores para cambiar a productos o servicios ofrecidos en otras áreas geográficas.

Por su parte, la sustituibilidad por el lado de la oferta debe entenderse como la posibilidad de que proveedores foráneos puedan proveer de bienes o servicios a mercados locales, porque el precio local ha aumentado, entonces la dimensión geográfica del mercado sería más extensa que en la situación en la que sólo los vendedores locales están dispuestos a ofrecer sus servicios, lo que implica valorar el costo para los oferentes de proveer los productos en otras áreas geográficas.

<sup>111</sup> Cita: "Dificultades para la definición del mercado relevante", artículo preparado para el Segundo Seminario de Derecho y Economía de la Competencia organizado por la Fundación Rafael del Pino, en Madrid, 18 de octubre de 2005, página 1. Visible en el link de internet <http://www.uv.es/~frecuena/estructura/NERA.pdf> de la Universidad de Valencia" y "DECLARACIÓN DE AGENTES ECONÓMICOS CON PODER SUSTANCIAL EN LOS MERCADOS RELEVANTES DE LOS SECTORES DE TELECOMUNICACIONES Y RADIODIFUSIÓN. PASOS A SEGUIR PARA EL EJERCICIO DE ESA FACULTAD".



- **La dimensión temporal:** se refiere al marco temporal o momento en que se produce el intercambio de bienes y servicios que comprenden el mercado relevante.

Los tres elementos de análisis para la definición del mercado relevantes son coincidentes con los criterios previstos en el artículo 58 de la LFCE y el artículo 5 de las DRLFCE. Lo anterior encuentra sustento en diversas resoluciones y criterios judiciales.<sup>112</sup>

De la lectura integral del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno, se advierte que estas manifestaciones, por sí mismas, no consisten en argumentos que traten de desvirtuar las conclusiones del DP, sino que son manifestaciones introductorias a los argumentos señalados en los numerales 3.2.1., 3.2.2., 3.2.3. y 3.2.4., los cuales son analizados a continuación. Por lo anterior, no se considera necesario entrar a su análisis en particular, toda vez que dichas manifestaciones serán analizadas de forma integral en los numerales anteriormente señalados.

### **3.2.1. SOBRE EL ANÁLISIS DE SUSTITUIBILIDAD POR EL LADO DE LA DEMANDA**

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>113</sup>

Para definir la dimensión servicio de esos MERCADOS RELEVANTES, la AI llevó a cabo un supuesto análisis de sustituibilidad por el lado de la demanda, en el que concluyó que no existe algún otro servicio de transporte que pueda ser sustituto del STMP en la modalidad de ferri, sin efectuar un análisis económico que evaluara el cambio en la demanda de las otras modalidades del STMP ante un incremento en el precio del STMP en la modalidad de ferri. Lo anterior es contrario a la fracción I, del artículo 58 de la LFCE.

Tales deficiencias impidieron a la AI identificar otros medios de transporte que son sustitutos del STMP en la modalidad de ferri desde el lado de la demanda, lo que no le permitió definir correctamente la dimensión servicio de los mercados relevantes.

El análisis de sustituibilidad realizado por la AI en el DP contiene:

- i) una comparación entre las características de diversas alternativas de transporte que existen en la ZONA NORTE (terrestre, aéreo y el STMP en diferentes modalidades);
- ii) una comparación de las características de diversas modalidades en las que se presta el STMP (su régimen legal y la necesidad de tramitar el PERMISO o alguna

<sup>112</sup> MAGNA cita las siguientes tesis del PJP: "MERCADO RELEVANTE. SU CONCEPTO EN MATERIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA"; "MERCADO RELEVANTE. SU DETERMINACIÓN A PARTIR DE LA PRUEBA DE INTERCAMBIABILIDAD RAZONABLE, CON BASE EN EL EXAMEN DE ELASTICIDAD DE LA DEMANDA Y DE LA OFERTA (LEGISLACIÓN ABROGADA)" y "MERCADO RELEVANTE. CARACTERÍSTICAS Y UTILIDAD DE LA PRUEBA DE ELASTICIDAD CRUZADA DE LA DEMANDA Y DE LA OFERTA PARA DETERMINARLO".

<sup>113</sup> Páginas 23 a 29 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.





autorización conforme a la LEY DE NAVEGACIÓN o su reglamento: ferris, transbordador, turismo náutico tender y chárter); y

- iii) un análisis de sustituibilidad por el lado de la demanda tomando en consideración únicamente una manifestación mía relativa a otros agentes económicos que consideré como mis competidores.

*Análisis parcial de posibles sustitutos.<sup>114</sup>*

En el DP la propia AI reconoce que en su análisis de sustituibilidad se limitó a analizar los servicios prestados por agentes económicos que señalé como mis competidores. La AI debió hacer una evaluación propia e independiente sobre la totalidad de agentes económicos que ofrecen servicios que pudieran ser sustitutos del STMP en la modalidad de ferri, en términos de la LFCE, y no solo respecto de aquellos que señalé como mis competidores. Actuar por demás ilegal puesto que no nos encontramos en un procedimiento sancionador y/o contradictorio en el que la AI deba limitarse a tomar en cuenta y desvirtuar lo que manifesté.

Por lo que hace a la RUTA ISLA MUJERES manifesté que consideraba como competidores a NAVEGANTO y MARINSA, el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la RUTA PUNTA SAM y las Embarcaciones Menores (turísticas y privadas); mientras que para la RUTA COZUMEL identifiqué como competidores a los prestadores del SERVICIO TRANSBORDADOR en la RUTA CALICA y embarcaciones privadas.

Un ejemplo de que la AI condujo la investigación como si se tratara de un procedimiento sancionador es que en el DP omitió valorar si el STMP en las modalidades de chárter y tender son sustitutos del STMP en la modalidad de ferri en el MR COZUMEL. La única razón por la que no incluyó a esas modalidades del STMP en el análisis de sustituibilidad es porque omití mencionarlos como mis competidores directos.

Lo anterior es contrario a lo previsto en el artículo 96 de la LFCE, pues es responsabilidad de la AI identificar todos los servicios que pudieren ser potencialmente sustitutos del STMP en la modalidad de ferri y, luego, proceder a analizar si esos otros servicios son o no sustitutos. Es decir, si constituyen o no una restricción competitiva para los prestadores del STMP en la modalidad de ferri.

*Exclusión del servicio de transporte aéreo.<sup>115</sup>*

Otra deficiencia de la investigación es que la AI omitió requerir información a agentes económicos que prestan el servicio de transporte aéreo entre la parte insular y la parte continental de la ZONA NORTE (lo cual era conocido por la AI).

Uno de los agentes económicos a los que considero que la AI debió requerir información es MAYAIR, cuya información era indispensable para evaluar las dinámicas competitivas

<sup>114</sup> Páginas 29 a 31 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.

<sup>115</sup> Páginas 31 a 39 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.



entre los oferentes del servicio de transporte aéreo y el STMP en la modalidad de ferri, a efecto de determinar si son servicios sustitutos.

A partir de dos mil nueve MAYAIR ha ofrecido seis vuelos redondos diariamente en la ruta Cancún- Cozumel, con aeronaves Dornier 228 con capacidad para diecinueve pasajeros.<sup>116</sup> Para lo cual se reproduce una de las imágenes publicadas en su página de Facebook ofertando dicho servicio:



Si la AI hubiera requerido información a MAYAIR y posteriormente hubiera realizado las pruebas económicas correspondientes, habría concluido que el STMP en la modalidad de ferri y el servicio prestado por MAYAIR son servicios sustitutos en términos de la LFCE, ya que el servicio que ofrece MAYAIR satisface la misma necesidad que el STMP en la modalidad de ferri (la necesidad de transportarse entre la parte continental y la parte insular de la ZONA NORTE).

Incluso el servicio ofrecido por MAYAIR goza de una ventaja competitiva frente al STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL, pues los usuarios que opten por este servicio tienen la ventaja de realizar el recorrido entre el Aeropuerto Internacional de Cancún y Cozumel en menor tiempo y con mayor comodidad, sin tener que transportarse de manera terrestre y sin tiempos de espera, pues tras aterrizar en Cancún los pasajeros únicamente tienen que cambiar de aeronave para tomar el siguiente vuelo en la ruta Cancún-Cozumel.

Con base en lo anterior no puede sino concluirse que la investigación es deficiente, ya que se omitió tomar en cuenta, cuando menos, a un agente económico que presta un servicio de transporte aéreo que satisface la misma necesidad que el STMP en la modalidad de ferri y que entra dentro del MERCADO MATERIA. Máxime, si ese agente económico goza de una ventaja competitiva frente al STMP en la modalidad de ferri,

<sup>116</sup> Cita: <https://www.mayair.com.mx/es/>.





transportar pasajeros directamente desde el Aeropuerto Internacional de Cancún a Cozumel.

La capacidad de pago de los turistas suele ser mucho mayor que la de los pasajeros locales, asimismo, los turistas suelen dar mayor importancia a factores como la comodidad y tiempos de traslado más cortos al elegir el medio de transporte que usarán durante sus vacaciones. Si bien MAYAIR suspendió operaciones desde marzo de dos mil veinte con motivo de la PANDEMIA, dicho agente económico ha declarado públicamente que tiene planes de reanudar su operación en la ruta Cancún – Cozumel.<sup>117</sup>

Otra deficiencia del DP es que la AI concluyó que el servicio de transporte aéreo no era un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri tomando como base mis manifestaciones y las de WINJET. La AI tomó como verdad absoluta mi dicho sobre que las tarifas de transporte aéreo son mucho más costosas, sin siquiera requerir a MAYAIR u otras aerolíneas, para entonces realizar un análisis cuantitativo que considerara el costo total de las alternativas, a efecto de corroborar mis consideraciones y apreciaciones (mismas que son subjetivas), lo que pone en evidencia la falla conceptual y sistemática del análisis de sustituibilidad contenido en el DP.

Además, respecto a que en la modalidad de ferri se requiere que el servicio sustituto tenga la capacidad de atender por sí misma la totalidad de la demanda del STMP en la modalidad de ferri como lo manifestó WINJET, sólo refleja un limitado e incorrecto entendimiento de la AI sobre en qué consiste llevar a cabo un análisis de sustituibilidad.

Lo que se busca con un análisis de sustituibilidad es identificar los bienes o servicios que ejercen presiones competitivas entre sí, identificando, ante un aumento de precios unilateral y artificial, los usuarios que migran de un servicio hacia otro. Por lo que, en el caso concreto, no sería necesario que todos los usuarios del STMP en la modalidad de ferri migren al servicio de transporte aéreo, sino que para poder considerar si ambos servicios son sustitutos bastaría que un número significativo de pasajeros deje de demandar el STMP en la modalidad de ferri, ante un significativo, pero no transitorio, incremento en precios en el STMP en la modalidad de ferri. En este sentido, queda desvirtuado el argumento de la AI que señala que para considerar el transporte aéreo como sustituto del STMP en la modalidad de ferri, el mismo deba tener la capacidad de atender la totalidad de la demanda del STMP en la modalidad de ferri.

Por lo anterior, el Pleno debe declarar que el DP no contiene un análisis exhaustivo para resolver sobre condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES ante la deficiencias conceptual y metodológica de la investigación.

<sup>117</sup> Cita: <https://www.mayair.com.mx>.



*Exclusión de prestadores de servicios de transporte marítimo en diferentes modalidades al ferri.<sup>118</sup>*

Otra deficiencia que muestra que la investigación está incompleta es que la AI omitió requerir información a agentes económicos que prestan el STMP en modalidades diferentes al ferri y que yo señalé como mis competidores en los desahogos a los requerimientos de información realizados por la AI.

Contar con información de usuarios y prestadores del STMP en la modalidad de turismo náutico y servicios de ténder y chárter era indispensable para entender la naturaleza, características y funcionamiento de los servicios de transporte marítimo, así como para conocer quiénes son sus usuarios, lo que permitiría conocer la dinámica competitiva que existe entre STMP en la modalidad de ferris y el STMP en otras modalidades.

Por ejemplo, en el expediente no obra información suficiente para aseverar que el STMP en la modalidad de ténder únicamente se presta a usuarios que descienden de cruceros. Asimismo, en la “*Tabla 2 Transporte marítimo de pasajeros en la conexión a la Isla de Isla Mujeres, 2019*” y en la “*Tabla 3 Transporte marítimo de pasajeros en la conexión a la Isla de Cozumel, 2019*” del DP la AI pretende hacer ver que el movimiento de pasajeros a través de embarcaciones turísticas es poco significativo.<sup>119</sup> La información contenida en las tablas señaladas se encuentra sesgada, pues fueron elaboradas con información requerida a la APIQROO, mientras que muchas de estas embarcaciones tienen como muelles de salida y destino muelles distintos a los operados por APIQROO, lo cual pone en evidencia que la omisión de la AI de no requerir a prestadores del STMP en modalidades distintas al ferri tuvo como consecuencia que se distorsionara el número de pasajeros transportados a través del STMP en cada una de sus modalidades

A efecto de demostrar lo contrario procedí a realizar ante notario público la FE DE HECHOS MAGNA, Anexo 1 del escrito de veintidós de marzo de dos mil veintiuno, en la que se hizo constar la existencia de diversos prestadores del STMP en diversas modalidades que prestan servicios de transporte marítimo entre Cancún e Isla Mujeres, a través de diversos muelles. Asimismo, y con el fin de demostrar la existencia de diversos prestadores del STMP en diversas modalidades que tienen como salida o destino muelles, iguales y diferentes a los concesionados a la APIQROO, se hace referencia a las respuestas de las capitanías de puerto de Puerto Juárez, Isla Mujeres, Cozumel y a la Oficina de Servicios a la Marina Mercante que contienen: i) información sobre los permisos vigentes de las embarcaciones en las que se presta el STMP Turismo Náutico en la modalidad de “*Recorrida Turístico*”; y ii) el registro de los muelles que actualmente están concesionados en la ZONA HOTELERA, Puerto Juárez e Isla Mujeres y que prestan el servicio de atracadero para EMBARCACIONES MENORES que prestan el STMP Turismo Náutico en la modalidad de recorrido turístico.

<sup>118</sup> Páginas 39 a 45 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.

<sup>119</sup> MAGNA cita la página 41 del DP.





Otro ejemplo de las deficiencias del DP es que, de conformidad con lo señalado en el anexo 1 del DP, la AI omitió requerir información a CALIZAS, quien opera la Terminal de Transbordadores Punta Venado;<sup>120</sup> hacerlo era indispensable pues uno de los argumentos de la AI para determinar que el STMP en la modalidad de ferri y el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en el MR COZUMEL no eran sustitutos, es que en la Terminal de Transbordadores Punta Venado no se permite a los pasajeros abordar a pie a los transbordadores. A partir de esta afirmación la AI concluye que: *“el Servicio de Transbordador Calica requiere de un vehículo para ser pasajero de este, por lo que no sería técnicamente viable para un pasajero del Servicio Cozumel sustituir este servicio por el Servicio De Transbordador Calica”*.<sup>121</sup>

Si la AI tomó esta prohibición como argumento para determinar que el STMP en la modalidad de ferri y el SERVICIO DE TRANSBORDADOR no eran sustitutos, al menos debió corroborar la existencia de esa supuesta prohibición en la Terminal de Transbordadores Punta Venado. Sin embargo, contrario a lo que concluye la AI en el DP, TRANSCARIBE sí presta el STMP a pasajeros sin vehículo en la RUTA COZUMEL y CARGA, de modo que el análisis de la AI no sólo es insuficiente, sino que las conclusiones a las que llega son falsas.

Por lo anterior, el Pleno debe declarar que no cuenta con información suficiente para emitir un pronunciamiento sobre las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES.

Algunas manifestaciones de MAGNA son infundadas y otras inoperantes, tal como se detalla a continuación.

En primer término, MAGNA sostiene que la propia AI reconoce que para su análisis de sustitución únicamente tomó en cuenta a los agentes económicos que MAGNA señaló como sus competidores, lo cual es infundado, pues en ninguna parte del DP se advierte tal reconocimiento de la AI.

Por su parte, son también infundadas las manifestaciones de MAGNA relativas a que la AI únicamente tomó en cuenta a los agentes económicos que MAGNA señaló como sus competidores para realizar el análisis de los posibles sustitutos del STMP en la modalidad de ferri, dado que la evidencia en este aspecto incluye, pero no se limita, a información proporcionada por competidores de MAGNA, y que la AI concluyó que el servicio de transporte aéreo no era un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri solo tomando como base sus manifestaciones y las de WINJET. Lo anterior se hace patente de lo siguiente: (i) en el numeral “4” del DP<sup>122</sup> la AI identificó a diversas autoridades públicas<sup>123</sup> y

<sup>120</sup> MAGNA cita las páginas 138 y 139 del DP.

<sup>121</sup> MAGNA cita la página 99 del DP.

<sup>122</sup> Páginas 25 a 32 del DP.

<sup>123</sup> (i) DGP; y (ii) DGMM.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

agentes económicos<sup>124</sup> relacionados con el MERCADO MATERIA; (ii) en el numeral “4”<sup>125</sup> del DP la AI identificó diversos tipos de transporte disponibles para los usuarios del MERCADO MATERIA (que incluye chárter y ténder); y (iii) durante la investigación se requirió y solicitó información a diversos agentes económicos y autoridades que participan en actividades relacionadas con el STMP en la modalidad de ferri, el numeral “7” del DP.<sup>126</sup> Para evitar repeticiones, se remite al análisis realizado en el apartado “*VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*” de esta resolución.

Por otra parte, los argumentos sobre las supuestas deficiencias del DP por no haber requerido información a prestadores del servicio de transporte aéreo de pasajeros, como MAYAIR y prestadores del STMP en la modalidad de ténder y turismo náutico, son inoperantes por gratuitas, pues se limitan a indicar que el DP es deficiente por no haber requerido información a MAYAIR y prestadores del STMP en la modalidad de ténder y turismo náutico, pero no demuestra cómo es que la información proporcionada por dichos agentes económicos hubiera cambiado las conclusiones de la AI sobre la definición del mercado relevante.

En este sentido, por lo que hace al transporte aéreo de pasajeros la propia MAGNA reconoce que MAYAIR opera la ruta Cancún-Cozumel. Por lo anterior, resulta imprecisa la manifestación de MAGNA cuando señala que el servicio que ofrece MAYAIR satisface la misma necesidad que el STMP en la modalidad de ferri, es decir, la necesidad de transportarse entre la parte continental y la parte insular de la ZONA NORTE.

No puede considerarse que MAYAIR preste un servicio que pueda ser un sustituto para los usuarios del STMP en la modalidad de ferri en las RUTA PUERTO JUÁREZ, RUTAS ZONA HOTELERA o RUTA COZUMEL, pues ninguna de estas rutas tiene como origen (y/o) destino la isla de Cozumel y destino (y/u origen) Cancún. Es decir, considerando que la ruta en la que MAYAIR presta el servicio de transporte es Cancún – Cozumel,<sup>127</sup> es claro que no puede satisfacer las necesidades de transporte de las personas que se encuentran en Playa de Carmen y que desean trasladarse a la isla de Cozumel (RUTA COZUMEL); tampoco podría ser considerado un sustituto para satisfacer la necesidad de transporte de los usuarios que se encuentran en Cancún y que desean trasladarse a Isla Mujeres. En consecuencia, la ruta de MAYAIR no satisface las necesidades que tiene un usuario del STMP en la modalidad de ferri que utiliza las RUTA PUERTO JUÁREZ, RUTAS ZONA HOTELERA o RUTA COZUMEL, pues no lo estaría conectando entre esos puntos, sin perjuicio de la diferencia en los costos para los usuarios de ambos servicios (aéreo y marítimo), en donde el primero es significativamente más caro que el segundo, tal como se demuestra en el numeral “4.4. Hechos notorios” de la presente resolución.

<sup>124</sup> A saber: (i) NAVEGANTO; (ii) Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A. de C.V.; (iii) JETWAY; (iv) MARINSA; (v) WINJET; (vi) MAGNA; (vii) APIQROO; (viii) NAVEGA; (ix) Friex Inmobiliaria, S.A.P.I.; (x) Desarrollo Náutico Integral, S.A.P.I. de C.V.; (xi) EL DORADO; (xii) Petronaves Mexicanas, S.A. de C.V.; (xiii) Marítima Isla Mujeres, S.A. de C.V.; (xiv) Naviera Contoy, S.A. de C.V.; y (xv) “Transportes Marítimos Magaña”.

<sup>125</sup> Páginas 34 a 42 del DP

<sup>126</sup> A saber: (i) MAGNA; (ii) NAVEGANTO; (iii) WINJET; (iv) CARGA; (v) TRANSCARIBE; (vi) APIQROO; (vii) NAVEGA; (viii) DGMM; y (ix) DGP. Páginas 134 a 138 del DP.

<sup>127</sup> Dado que necesariamente debe salir desde el aeropuerto de Cancún por tener la infraestructura para el aterrizaje y despegue.





MAGNA no presenta argumentos ni elementos de convicción tendientes a demostrar cómo es que la oferta del servicio de transporte aéreo de MAYAIR constituye una fuente de presión competitiva o rivalidad que disciplina a las empresas presentes en el mercado. MAGNA se limita a afirmar que la capacidad de pago de los turistas suele ser mucho mayor que la de los pasajeros locales y señala que los turistas suelen dar mayor importancia a factores como la comodidad y tiempos de traslado más cortos al elegir el medio de transporte que usarán durante sus vacaciones, lo anterior con el propósito de demostrar que la AI no analizó de forma apropiada la oferta correspondiente al servicio de transporte aéreo; no obstante, dichos señalamientos no desvirtúan en forma alguna lo señalado en el DP en el sentido de que el servicio de transporte aéreo es mucho más costoso que el STMP en la modalidad de ferris en los mercados relevantes y MAGNA tampoco acredita que dichas diferencias en costos no sean relevantes "para los turistas", de manera que ambos servicios puedan satisfacer las necesidades de los consumidores.

En este sentido, se robustecen las conclusiones de la AI respecto a que en el MERCADO INVESTIGADO el servicio de transporte aéreo no es un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri.

Por otra parte, de la documentación e información presentada por MAGNA para sustentar que el servicio de transporte turístico de pasajeros es un sustituto del STMP en la modalidad de ferri, y como se verá en el apartado "*VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*" de la presente resolución, numerales 4.3.1., 4.3.3., 4.3.4., 4.3.5., 4.3.6., 4.3.8.1., 4.3.8.2., 4.3.8.3., 4.3.8.4., 4.3.8.5., 4.3.8.6., 4.3.8.7., 4.3.8.8., 4.3.9.1., 4.3.9.2., 4.3.9.3., 4.3.9.4., 4.3.9.5., 4.3.9.6. y 4.3.9.7., se desprende que éstos son insuficientes para acreditar que dichos servicios son sustitutos, tomando en cuenta, entre otros, que: (i) la FE DE HECHOS MAGNA no acredita que el STMP objeto del presente procedimiento y el servicio de transporte turístico de pasajeros tengan la misma naturaleza y, por tanto, atiendan las mismas necesidades de los usuarios, para que puedan ser considerados sustitutos, pues si bien el Notario se constituyó en diversos locales donde se prestan servicios de transporte turístico, esa prueba por sí sola es insuficiente para acreditar la sustituibilidad que refiere; (ii) de la información proporcionada por las Capitanías<sup>128</sup> se desprende (a) que el objeto del STMP en la modalidad de ferri es trasladar a pasajeros de un punto "A" a un punto "B" de forma continua, permanente y regular, y posteriormente embarcar nuevos pasajeros para trasladarlos del punto "B" al punto "A" con el fin de mantener la comunicación entre ambos puntos, sin tener puntos intermedios en la ruta; y (b) que el objeto del servicio de turismo náutico, en la modalidad de recorrido turístico, es 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 a los pasajeros (turistas) al lugar de salida (punto "A"). Lo anterior robustece las conclusiones de la AI respecto a que el STMP en la modalidad de Ténder y Turismo Náutico satisface necesidades distintas a las que satisface el STMP en la modalidad de ferri; y (iii) de las inspecciones oculares realizadas por los servidores públicos comisionados de la COFECE se desprende que los prestadores del servicio de transporte de pasajeros en modalidad Turismo Náutico, así como las modalidades de ténder y chárter, se dedican esencialmente a la venta de experiencias y a atender necesidades diferentes a las que atiende el STMP en la modalidad de ferris en los mercados

<sup>128</sup> Folios 8500 a 8503 y 8854 a 8861.



relevantes, de manera que el transporte de pasajeros no es el eje de sus actividades. En este sentido, los servicios que ofrecen los prestadores visitados tienen precios más elevados que el STMP en ferri,<sup>129</sup> además de que existen otras diferencias, como son que incluyen comida, bebida, actividades y el transporte ida y vuelta el mismo día, además de tratarse de embarcaciones más pequeñas que los ferris que utilizan para prestar el STMP.<sup>130</sup>

Por lo que hace a los argumentos sobre la exclusión de la investigación de Calizas Industriales del Carmen, S.A. de C.V. y cómo es que de haber requerido a dicho agente económico la AI habría concluido que (i) es posible abordar a pie un TRANSBORDADOR; y (ii) que el SERVICIO DE TRANSBORDADOR es sustituto de STMP en la modalidad de ferri, se remite al numeral 3.2.2. de la presente resolución en donde se analiza a profundidad su argumento con el fin de evitar repeticiones innecesarias.

Por otro lado, las manifestaciones de MAGNA respecto a que el servicio de transporte aéreo ofrecido por MAYAIR entra dentro del MERCADO MATERIA y que incluso goza de una ventaja competitiva frente al STMP en la modalidad de ferri toda vez que MAYAIR transporta a los pasajeros directamente desde el Aeropuerto Internacional de Cancún a Cozumel son **inoperantes** por **gratuitas**, ya que MAGNA no presenta ningún elemento de convicción o argumento lógico jurídico que demuestre que dichos servicios son sustitutos y que el servicio de MAYAIR goza de una ventaja competitiva frente al STMP en la modalidad de ferri. Además, MAGNA no toma en cuenta que: (i) aproximadamente más del cincuenta por ciento (50%) de los usuarios del STMP en la modalidad de ferri en el MR COZUMEL son locales y, por ende, no necesitan transportarse desde el aeropuerto de Cancún;<sup>131</sup> (ii) que existen turistas que llegan a Playa del Carmen mediante diversos medios de transporte distintos al avión; y (iii) que hay turistas que se hospedan en Playa del Carmen y que realizan visitas a la isla de Cozumel sin pernoctar en dicho lugar, regresando el mismo día a Playa del Carmen. Aunado a que, como se señaló en párrafos anteriores, MAGNA no demostró que el servicio que presta MAYAIR satisfaga las mismas necesidades que el STMP en la modalidad de ferri en las RUTA PUERTO JUÁREZ, RUTAS ZONA HOTELERA o RUTA COZUMEL.

MAGNA también señala que el análisis de sustitución de la AI es limitado, toda vez que el DP establece que se requiere que el servicio sustituto tenga la capacidad de atender por sí mismo la totalidad de la demanda del STMP en la modalidad de ferri y señala que el análisis que debió realizar la AI es identificar los bienes o servicios a los que podría emigrar un número significativo de usuarios ante un aumento significativo pero no transitorio en precios (conocido como prueba del monopolista hipotético).

<sup>129</sup> Como se muestra en el apartado de "VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS" de la presente resolución, en el numeral 4.3.8.

<sup>130</sup> Como se muestra en el numeral 4.4.6., en la Riviera Maya se puede rentar una embarcación con capacidad para diez personas por un costo aproximado de \$53,724.00 (cincuenta y tres mil setecientos cuarenta y dos pesos 00/100 M.N.) el cual incluye servicio de alimentos y bebidas, y alguna experiencia turística. Por otra parte, conforme al numeral 4.4.7., existe un tour en yate de Cozumel a isla Pasión con un costo de \$30,180.00 (treinta mil ciento ochenta pesos 00/100 M.N.) el cual incluye servicio de alimentos y bebidas y alguna experiencia turística.

<sup>131</sup> Como se verá en el apartado de "VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS" de la presente resolución, numerales 4.3.5. y 4.4.7.4.



Lo anterior resulta **infundado** toda vez que el análisis de sustitución debe realizarse desde el **punto de vista de la oferta** y desde el **punto de vista de la demanda**. Lo anterior, se encuentra documentado dentro de la literatura especializada en competencia económica. Al respecto, Motta señala que: “Al buscar productos que ejerzan una presión competitiva sobre el grupo de aquellos que estamos analizando, es natural pensar primero en productos que los consumidores perciben como sustitutos. Ésta es la sustituibilidad por el lado de la demanda. Pero también puede haber sustituibilidad por el lado de la oferta cuando los productores que actualmente están suministrando un producto diferente poseen claras habilidades y activos que hacen posible cambiar la producción en un corto período de tiempo [...] [énfasis añadido]”.<sup>132</sup>

En el DP, la AI concluyó:

“[...] en su dimensión servicio, el SERVICIO ISLA MUJERES no cuenta con posibles sustitutos, por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta, en las posibles opciones de transporte terrestre, transporte aéreo, SERVICIO DE TRANSBORDADOR PUNTA SAM, servicios ofrecidos con embarcaciones privadas no destinadas al STMP, EMBARCACIONES MENORES, embarcaciones turísticas y/o turismo náutico ni el servicio portuario de lanchaje, en consideración de que: i) los consumidores no cuentan con sustitutos en servicios de transporte alternativos, y ii) los proveedores de dichos servicios de transporte alternativos requerirían incurrir en costos significativos para cubrir la demanda del SERVICIO ISLA MUJERES de forma suficiente y oportuna.

[...]

Esta [AI] considera que, en su dimensión servicio, el SERVICIO COZUMEL no cuenta con posibles sustitutos, por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta, en las posibles opciones de transporte terrestre, transporte aéreo, SERVICIO DE TRANSBORDADOR CALICA, servicios ofrecidos con embarcaciones privadas no destinadas al STMP, EMBARCACIONES MENORES, embarcaciones turísticas y/o turismo náutico, servicio portuario de lanchaje, ni servicios de tender y/o chárter, en consideración de que: i) los consumidores no cuentan con sustitutos en servicios de transporte alternativos, y ii) los proveedores de dichos servicios de transporte alternativos requerirían incurrir en costos significativos para cubrir la demanda del SERVICIO COZUMEL de forma suficiente y oportuna [énfasis añadido]”.<sup>133</sup>

De lo anterior se desprende que (i) la AI realizó un análisis de sustitución por el lado de la oferta y de la demanda, por lo que no sólo tomó en consideración que el servicio sustituto tenga la capacidad de atender la demanda del STMP en la modalidad de ferri, sino que también analizó si los usuarios contaban con alternativas distintas al ferri; y (ii) la AI concluyó que el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA ISLA MUJERES y la RUTA COZUMEL no tiene sustitutos por el lado de la oferta, porque los prestadores de servicio de transporte alternativos tendrían que incurrir en costos significativos para cubrir la demanda **de forma suficiente y oportuna**, es decir, el DP no señala que los prestadores del servicio sustituto deban tener la capacidad de atender por sí mismos la totalidad de la demanda, como erróneamente señaló MAGNA.

También es **infundado** que debió haberse realizado la prueba del monopolista hipotético para identificar los bienes o servicios a los que podría emigrar un número significativo de consumidores para hacer que el incremento en precios deje de ser rentable, de conformidad con lo señalado en el numeral 3.2.3. de la presente resolución en donde se analiza de manera específica la idoneidad de la

<sup>132</sup> Motta Massimo, (2018), *Política de competencia*, Ciudad de México, México; Fondo de Cultura Económica. Pág. 139.

<sup>133</sup> Páginas 60 y 107 del DP.



prueba del monopolista hipotético al momento de determinar los mercados relevantes en procedimientos en los que se tiene que resolver sobre condiciones de competencia efectiva.

### **3.2.2. LA DEFINICIÓN DE LOS MERCADOS RELEVANTES PARTE DE PREMISAS FÁCTICAS INCORRECTAS**

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>134</sup>

**El DP es ilegal toda vez que la AI llevó a cabo un análisis de sustituibilidad entre el STMP en la modalidad de ferri y otras modalidades de STMP que partió de premisas fácticas incorrectas. Esas deficiencias tuvieron como resultado que la AI determinara que el SERVICIO DE TRANSBORDADOR no tiene la capacidad de transportar pasajeros de la parte continental a la parte insular en la ZONA NORTE, lo que generó que el DP acotara arbitraria y artificialmente la dimensión servicio de los MERCADOS RELEVANTES. De haber llevado a cabo un análisis correcto del SERVICIO DE TRANSBORDADOR, la AI hubiera concluido que este servicio sí es sustituto del STMP en la modalidad de ferri.**

Asimismo, MAGNA manifestó lo siguiente:<sup>135</sup>

### **EL SERVICIO DE TRANSBORDADOR ES UN SUSTITUTO TÉCNICAMENTE VIABLE DEL STMP EN LA MODALIDAD DE FERRI**

**En el DP la AI señala que las embarcaciones que prestan el SERVICIO DE TRANSBORDADOR se caracterizan por la posibilidad de transportar, conjunta o separadamente, a pasajeros, vehículos, vehículos de carga y carga ligera, también señala que para el transporte de carga no se requiere de permiso, no obstante, las embarcaciones que pretendan abordar pasajeros a la embarcación deberán obtener el PERMISO.**

**Pese a ello, la AI concluyó que el SERVICIO DE TRANSBORDADOR no era un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri,<sup>136</sup> pues a su juicio para acceder al SERVICIO DE TRANSBORDADOR es necesario abordar en vehículo, para lo que consideró los siguientes elementos:**

- (i) los boletos del SERVICIO DE TRANSBORDADOR contienen requisitos de información vehicular;**
- (ii) no advirtió que CARGA ofreciera una tarifa para pasajeros sino únicamente para pasajeros adicionales;**
- (iii) NAVEGANTO y WINJET no consideran que los usuarios puedan intercambiar dichos servicios;**

<sup>134</sup> Páginas 45 y 46 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.

<sup>135</sup> Páginas 46 a 55 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.

<sup>136</sup> Cita la página 51 del DP.



- (iv) la DGP declaró que en las terminales ubicadas en Punta Sam y Punta Venado se presta el servicio a los choferes de los vehículos y a las personas que viajan dentro de él; y
- (v) CARGA manifestó que en la terminal de Punta Venado no hay facilidades para los usuarios que llegan caminando por la remota ubicación de la terminal y sólo hay acceso por medio de vehículo y que en la terminal de transbordadores de Cozumel no es posible viajar sin vehículo ya que al llegar a la terminal de Punta Venado no existe acceso a servicios de transporte público.

La conclusión de la AI es incorrecta, puesto que en los MERCADOS RELEVANTES el SERVICIO DE TRANSBORDADOR permite el abordaje a pasajeros sin la necesidad de tener un vehículo, realidad que fue reconocida por TRANSCARIBE y CARGA e ignorada por la AI en el DP.

Por un lado, respecto a Cozumel, TRANSCARIBE reconoció que ha ofrecido y continúa ofreciendo el STMP a bordo de las embarcaciones en las que presta el SERVICIO DE TRANSBORDADOR a pasajeros sin vehículo a quienes cobra la misma tarifa que la de "pasajero adicional".<sup>137</sup> Al describir las modalidades a través de las cuales presta el STMP, TRANSCARIBE expresó que presta el STMC y STMP en la modalidad de cabotaje, mediante el cobro de un boleto, siendo que el pasajero puede embarcar en dos modalidades, como conductor de la unidad vehicular, o como pasajero adicional "ya sea porque la tarifa del vehículo no incluye los pasajeros o porque cruza sin vehículo".<sup>138</sup>

Por lo que hace a Isla Mujeres, CARGA presentó un documento titulado "*Movimiento de Carga Rodada realizado por CARGA durante el PERIODO*", dicho documento refleja el número de pasajeros trasladados a bordo de los TRANSBORDADORES en la RUTA PUNTA SAM y la RUTA CALICA, para los años dos mil dieciocho a dos mil veinte; en específico señala el número de pasajeros a pie (personas que fueron transportadas sin contar con un vehículo) que pagan la misma tarifa que un "pasajero adicional". Aunado a lo anterior, tanto TRANSCARIBE como CARGA cuentan con el PERMISO que les autoriza prestar el STMP a pasajeros, con o sin vehículo.

Por ende, no es cierto que para usar el SERVICIO DE TRANSBORDADOR se requiera contar con un vehículo; por el contrario, es una realidad que los pasajeros sin vehículo también usan el SERVICIO DE TRANSBORDADOR para trasladarse entre la zona peninsular y la zona insular en los MERCADOS RELEVANTES.

Por lo anterior, son irrelevantes las consideraciones de la AI para determinar que el SERVICIO DE TRANSBORDADOR no es un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri, toda vez que:

<sup>137</sup> Cita los folios 5420 y 5421 del EXPEDIENTE.

<sup>138</sup> *Idem*.



- (i) si bien el boleto del SERVICIO DE TRANSBORDADOR contiene espacios en los que se requiere información sobre vehículos, esto es irrelevante pues en los hechos si el pasajero no aborda en vehículo esos renglones no se llenan;
- (ii) si bien no existe una tarifa especial para pasajeros sin vehículo, a estos pasajeros se les cobra la misma tarifa que la de "pasajero adicional";
- (iii) es irrelevante la manifestación de NAVEGANTO en el sentido de que no considera que los usuarios puedan abordar a los TRANSBORDADORES sin vehículo, pues en la realidad TRANSCARIBE y MAGNA han ofrecido y ofrecen el STMP a pasajeros sin vehículo en los TRANSBORDADORES;
- (iv) no resulta relevante el hecho de que el diseño de las terminales de TRANSBORDADORES sea distinto al diseño de las terminales de ferries, pues estas diferencias no impiden a los pasajeros abordar sin vehículo a los TRANSBORDADORES;
- (v) la AI especula respecto a la supuesta imposibilidad de los TRANSBORDADORES prestar el STMP a pasajeros sin vehículo por lo complicado que podría resultar llegar caminando a las terminales o que no hay conexiones de transporte público en dichas terminales, sin embargo, dicha generalización es incorrecta, pues a lo más estas condiciones son desventajas competitivas para los agentes económicos que prestan el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la RUTA PUNTA SAM y en la RUTA CALICA, pero no son un obstáculo técnico que les impida rotundamente prestar el STMP a pasajeros sin vehículos.

Por último, el análisis de sustitución de la AI es deficiente, pues por un lado en el DP la AI definió el SERVICIO DE TRANSBORDADOR como el "*Servicio de transporte en navegación de cabotaje que se presta en embarcaciones de uso mixto; es decir, de carga y de pasajeros*", en el mismo sentido en otro apartado la AI afirmó que "*las embarcaciones que prestan el SERVICIO DE TRANSBORDADOR se caracterizan por la posibilidad de transportar, conjunta o separadamente, a pasajeros, vehículos, vehículos de carga y carga ligera*".<sup>139</sup> Sin embargo, en el DP la AI afirma que para abordar los TRANSBORDADORES es necesario que los pasajeros cuenten con vehículo, lo cual es una clara contradicción que denota las deficiencias en el análisis de la AI.

En suma, el DP parte de la premisa falsa, e incluso contradictoria, de que no es posible prestar el STMP a pasajeros sin vehículos dentro del mismo SERVICIO DE TRANSBORDADOR, cuando en la realidad tanto NAVIERA CARGA como TRANSCARIBE han prestado durante el PERIODO y prestan el STMP a pasajeros sin vehículo, situación que fue debidamente hecha notar durante la investigación por ambos agentes económicos y que la AI decidió ignorar.

<sup>139</sup> MAGNA cita la página 43 del DP.





Además, MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>140</sup>

**EL SERVICIO QUE SE OFRECE A TRAVÉS DE EMBARCACIONES MENORES (MODALIDADES TENDER Y TURISMO NÁUTICO) SÍ ES UN SUSTITUTO TÉCNICAMENTE VIABLE DEL STMP EN LA MODALIDAD DE FERRI**

El DP es ilegal toda vez que la AI llevó a cabo un análisis de sustituibilidad entre el STMP en la modalidad de ferri y otras modalidades de STMP que partió de premisas fácticas incorrectas. Esas deficiencias tuvieron como resultado que la AI determinara que otras modalidades del STMP como tender y servicios de turismo náutico no tienen la capacidad de transportar pasajeros de la parte continental a la parte insular en la ZONA NORTE, lo que generó que en el DP se acotara arbitraria y artificialmente la dimensión servicio de los MERCADOS RELEVANTES. De haber llevado a cabo un análisis correcto de las distintas modalidades del STMP que se presta en EMBARCACIONES MENORES, la AI hubiera concluido que estos servicios sí son sustitutos del STMP en la modalidad de ferri.

Al llevar a cabo el análisis de sustituibilidad en los MERCADOS RELEVANTES la AI concluyó que desde el lado de la demanda es técnica y económicamente inviable para los usuarios finales sustituir el STMP en la modalidad de ferri por el STMP que se ofrece a bordo de EMBARCACIONES MENORES, a través de tender y turismo náutico. Conclusión que es incorrecta, puesto que esas modalidades del STMP son técnicamente capaces de transportar pasajeros de la parte continental a la parte insular de la ZONA NORTE.

El DP señala que el tender es un servicio de renta de una embarcación mediante el cual se transportan pasajeros de un origen a un destino y de regreso al origen; sin embargo, un usuario final no podría sustituir el SERVICIO COZUMEL por los servicios de tender pues para hacerlo el usuario tendría que estar ubicado en un crucero. Lo que denota una investigación deficiente de la AI, ya que dicha afirmación carece de sustento en la realidad, pues si bien un segmento de clientes de tender puede corresponder a grupos que descienden de cruceros estos no son los únicos pasajeros que demandan el servicio de transporte en tender, puesto que cualquier grupo de pasajeros que decida transportarse en una embarcación destinada en exclusiva a ese grupo puede contratar el servicio de tender, aunado a que este tipo de embarcaciones tiene una capacidad de aproximadamente ciento veinte (120) pasajeros.

Por lo que hace al turismo náutico el DP señala que se trata de un tipo de transporte marítimo con fines recreativos o deportivos que se realiza en las vías navegables con EMBARCACIONES MENORES, para uso particular o comercial, con la finalidad de brindar servicios a terceros que tiene como principal característica el traslado de pasajeros de manera irregular con recorridos regionales y un objetivo de recreación, como la realización de buceo, los recorridos para el avistamiento de especies marinas o para la pesca. Asimismo, la AI señaló que este tipo de embarcaciones no requiere PERMISO sino

<sup>140</sup> Páginas 55 a 67 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.



de otro tipo de permiso. En este sentido, la AI no considera al turismo náutico un sustituto del STMP en la modalidad de ferris toda vez que (i) satisfacen necesidades distintas; y (ii) el turismo náutico no se provee de forma regular y continua.

La conclusión de la AI es incorrecta, puesto que en el DP reconoció que la demanda del STMP se integra por dos grupos de pasajeros con necesidades y preferencias diferenciadas que se pueden dividir en turistas y locales: *“En este sentido, esta Autoridad Investigadora advierte que el tipo de pasajeros que demandan el STMP en la Zona Norte responde al movimiento de turistas y trabajadores de empresas principalmente dedicadas a la actividad turística. Así pues, el tipo de pasajeros que demanda transportación a las islas de Cozumel e Isla Mujeres puede agruparse, por su residencia, en pasajeros locales y pasajeros foráneos. - - - - Los pasajeros locales se identifican por tener su lugar de residencia dentro del estado de Quintana Roo y la necesidad de transporte de estos mediante el STMP proviene de realizar actividades relacionadas con el trabajo y negocios. Por su parte, los pasajeros foráneos se identifican por su residencia fuera del estado de Quintana Roo, ya sean nacionales o internacionales, y su necesidad de transporte deriva, principalmente, de actividades relacionadas con el turismo. - - - - Con base en lo antes expuesto, las diferencias en los tipos de pasajeros del STMP en la Zona Norte distinguen las necesidades de transporte marítimo de estos”*.

En este sentido, la AI comprobó que el STMP se demanda por dos tipos de pasajeros, locales y turistas, y que cada uno de ellos tiene necesidades y preferencias distintas. Los locales se trasladan como parte de sus actividades cotidianas y programadas de trabajo y negocios, y los turistas tienen la necesidad de transportarse como parte de las actividades de turismo que llevan a cabo durante sus vacaciones y visitas a lugares de interés en la ZONA NORTE. En este sentido, es cierto que el STMP satisface necesidades distintas dependiendo si el pasajero es turista o local.

Por lo que hace al pasajero turista tanto el STMP en la modalidad de ferri como el servicio de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico satisfacen la misma necesidad que es trasladarse de Cozumel o Isla Mujeres a lugares de interés en estas zonas insulares, situación que la AI no tomó en cuenta. Por ello, al analizar las alternativas que existen para visitar Isla Mujeres o Cozumel los turistas toman en cuenta tanto el STMP en la modalidad de ferri como el servicio de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico.

En relación con las consideraciones de la AI para determinar que el STMP en la modalidad de ferri y el servicio de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico no son sustitutos, toda vez que, según la AI, el servicio de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico no se presta de manera regular y continua, la AI pasó por alto analizar que:

- (i) conforme al artículo 637, fracción I del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN el turismo náutico también puede consistir en recorridos turísticos que comprenden el traslado de pasajeros en una ruta definida con horarios regulares a puntos de interés para los pasajeros turistas;





- (ii) el artículo 611 del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN establece que se entiende por turismo náutico *“la navegación que, con fines recreativos, se realiza en vías navegables con embarcaciones menores de recreo y deportivas, sea para uso particular o con fines comerciales para brindar servicios a terceros”*;
- (iii) el artículo 624 del mismo reglamento señala que el turismo náutico a terceros se lleva a cabo *“por navieros con embarcaciones menores de recreo y deportivas que obtengan previamente el permiso otorgado por la capitanía de puerto o por la dirección general, según corresponda”*;
- (iv) el artículo 626 del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN establece que el turismo náutico puede ofrecerse entre dos puntos que correspondan a la jurisdicción de dos o más capitanías, por ejemplo Cancún e Isla Mujeres; *“Si el servicio para el cual se solicita permiso comprende en su ruta puntos que correspondan a la jurisdicción de dos o más Capitanías de Puerto, la que la haya recibido, deberá turnarla a la Dirección General dentro de un plazo de tres días hábiles a partir de la fecha de su recepción, para que esta última resuelva sobre su otorgamiento”* y
- (v) los artículos 627, fracción III y 628, fracción V del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN señalan que la solicitud de permiso correspondiente debe contener una descripción de la ruta en la que se pretende prestar el servicio y un plano que identifique los puntos de origen y destino de su ruta.

De conformidad con los preceptos señalados, y que fueron omitidos en el análisis de la AI, queda demostrado que el servicio de turismo náutico si se presta de forma regular en una ruta definida previamente, según consta en el permiso otorgado por la capitanía de puerto.

Luego, en cuanto a la diversas *“Modalidades en la Prestación del Servicio de Turismo Náutico a Terceros”*, el artículo 637 del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN señala:

*“Para efectos de este Capítulo, son modalidades del servicio de Turismo Náutico a terceros, las siguientes:*

*I. De recorridos turísticos, consistente en trasladar turistas hacia zonas de interés, sea por su atractivo natural o histórico, con o sin actividades adicionales de recreo, tales como snorkel, buceo u otras similares, que dependan para su realización de la Embarcación”.*

Como se observa, el servicio de Turismo Náutico puede prestarse en la modalidad de Recorrido Turístico, la cual consiste en trasladar turistas hacia zonas de interés, sea por su atractivo natural o histórico, con o sin actividades adicionales de recreo que, en su caso, le dan un valor agregado, aunque se siga satisfaciendo la misma necesidad base que es el transporte marítimo de pasajeros entre la zona continental y la zona insular de la ZONA NORTE.

Por tanto, queda comprobado que el STMP en la modalidad de Turismo Náutico satisface la misma necesidad que el STMP en la modalidad de ferris cuando se presta en la modalidad de Recorrido Turístico cuando transporta al pasajero turista, pues lo lleva



directamente a las zonas de interés natural o histórico y en ocasiones incluye otros servicios que le agregan valor. Adicionalmente, queda comprobado que el servicio de Turismo Náutico sí se presta de forma regular en una ruta y horarios regulares definidos previamente y que ese servicio sí satisface la misma necesidad que el STMP en la modalidad de ferri. La existencia de estos competidores y su oferta regular con una ruta y un horario definido se demuestra con la FE DE HECHOS MAGNA, Anexo 1 del escrito de veintidós de marzo de dos mil veintiuno, en la que se hizo constar la existencia de diversos prestadores del STMP en diversas modalidades que prestan servicios de transporte marítimo entre Cancún e Isla Mujeres, a través de diversos muelles.

En este sentido, no queda claro a que se refiere el DP cuando señala que el servicio de turismo náutico no se presta de forma permanente, continua y regular, pues como ha quedado demostrado los agentes económicos que prestan el servicio de Turismo Náutico lo hacen de forma permanente, en rutas previamente definidas y autorizadas por la autoridad competente, en horarios previamente determinados y ofertados al público en general. Ahora si lo que la AI pretendió decir es que el servicio de turismo náutico en la modalidad de recorrido no se presta con la misma frecuencia que el STMP en la modalidad de ferri, esto es de poca relevancia para los pasajeros turistas, pues ellos no tienen la necesidad de trasladarse periódicamente, sino que elegirán el servicio que mejor acomode a su horario. Por último, incluso si se considerara que el turismo náutico no se presta en horarios definidos, ya que estos pueden ajustarse, ello no sería óbice para sostener que se trata de un sustituto del STMP en la modalidad de ferri, lo anterior equivaldría a descartar el transporte privado con chófer o taxi como sustituto del transporte público colectivo de pasajeros que si tiene horarios fijos y previamente definidos.

En suma, el DP parte de premisas falsas, al evaluar si el servicio de ténder y el servicio de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico pueden llegar a ser sustitutos del STMP en la modalidad de ferri, pues como se demostró

- (i) el ténder si constituye un sustituto del ferri cuando quién lo demanda es un grupo de pasajeros que desean viajar en conjunto; y
- (ii) el servicio de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico si es un sustituto del ferri para el segmento de la demanda integrado por turistas. Muestra de lo anterior es que en los últimos años hemos celebrado varios convenios con grupos especiales y agencias de viajes con los cuales se ha buscado ofrecer a estos grupos ciertos beneficios adicionales, con el propósito de que los pasajeros se transporten en ferri y no en EMBARCACIONES MENORES.

Por lo anterior, el Pleno debe declarar que no se encuentra en posibilidades de resolver sobre condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES ya que existen deficiencias insuperables en la definición de esos mercados.





MAGNA argumenta que la conclusión de la AI respecto a que el SERVICIO DE TRANSBORDADOR no permite el abordaje a pasajeros sin vehículo es incorrecta porque parte de premisas fácticas incorrectas. Dicho argumento es **parcialmente fundado**, pero **insuficiente** para modificar las conclusiones de la AI respecto a la dimensión servicio de los mercados relevantes.

Es correcta la apreciación de MAGNA en donde señala que, a propósito del análisis de sustituibilidad entre el STMP en la modalidad de ferri y otras modalidades de STMP, en específico del SERVICIO DE TRANSBORDADOR, la AI partió de ciertas premisas fácticas incorrectas.

Para realizar la definición de los mercados relevantes en el MERCADO INVESTIGADO la AI procede a:

- (i) realizar una descripción de las características del MERCADO INVESTIGADO;<sup>141</sup>
- (ii) realizar el análisis previsto en el artículo 58 de la LFCE, relativo a la determinación del mercado relevante, considerando las posibilidades de sustituir el STMP desde o hacia Isla Mujeres:
  - a. se analizan las posibilidades de sustitución del STMP en la modalidad de ferri, desde el punto de vista de la oferta y la demanda, considerando las alternativas de transporte (terrestres, aéreas o marítimas), para las rutas que componen la RUTA ISLA MUJERES.<sup>142</sup>
  - b. se analizan las posibilidades de sustitución geográfica del STMP en la modalidad de ferri.<sup>143</sup>
  - c. se analiza si existen restricciones normativas o circunstancias particulares relacionadas con el STMP desde o hacia Isla Mujeres.<sup>144</sup>
- (iii) realizar el análisis previsto en el artículo 58 de la LFCE, relativo a la determinación del mercado relevante, considerando las posibilidades de sustituir el STMP desde o hacia la isla de Cozumel:
  - a. se analizan las posibilidades de sustitución del STMP en la modalidad de ferri, desde el punto de vista de la oferta y la demanda, considerando las alternativas de transporte (terrestres, aéreas o marítimas), para la RUTA COZUMEL;<sup>145</sup>
  - b. se analizan las posibilidades de sustitución geográfica del STMP en la modalidad de ferri.<sup>146</sup>
  - c. se analiza si existen restricciones normativas o circunstancias particulares relacionadas con el STMP desde o hacia Cozumel.<sup>147</sup>

<sup>141</sup> Páginas 25 a 47 del DP.

<sup>142</sup> Páginas 49 a 60 del DP.

<sup>143</sup> Páginas 60 a 69 del DP.

<sup>144</sup> Páginas 69 y 70 del DP.

<sup>145</sup> Páginas 96 a 107 del DP.

<sup>146</sup> Páginas 107 a 109 del DP.

<sup>147</sup> Páginas 109 a 111 del DP.



Con base en lo anterior, la AI concluyó que existen dos mercados relevantes en el MERCADO INVESTIGADO:

- (i) el mercado relevante Isla Mujeres compuesto por el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ y las RUTAS ZONA HOTELERA. Lo anterior toda vez que:
  - a. en su dimensión servicio los consumidores no tienen sustitutos en el transporte aéreo, terrestre, o en otras opciones de transporte marítimo y ninguno de los oferentes de dichas opciones tienen posibilidades tecnológicas para reacondicionar sus procesos productivos de tal forma que puedan ofrecer el STMP en la modalidad de ferri desde y hacia Isla Mujeres de forma suficiente y oportuna sin incurrir en costos significativos;<sup>148</sup>
  - b. en su dimensión geográfica el STMP en la modalidad de ferri que se presta en la RUTA PUERTO JUÁREZ y las RUTAS ZONA HOTELERA constituyen un único mercado relevante y no hay posibilidades de abasto desde otras regiones ni desde el extranjero, puesto que existe sustitución asimétrica entre ambos.<sup>149</sup>
- (ii) el MR COZUMEL compuesto por el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL. Lo anterior toda vez que:
  - a. en su dimensión servicio los consumidores no tienen sustitutos en el transporte aéreo, terrestre, en otras opciones de transporte marítimo y ninguno de los oferentes de dichas opciones tienen posibilidades tecnológicas para reacondicionar sus procesos productivos de tal forma que puedan ofrecer el STMP en la modalidad de ferri desde y hacia la isla de Cozumel, de forma suficiente y oportuna sin incurrir en costos significativos;<sup>150</sup>
  - b. en su dimensión geográfica el STMP en la modalidad de ferri que se presta en la RUTA COZUMEL constituye un mercado independiente y no existen otras rutas diferentes a la RUTA COZUMEL en las que se ofrezca el STMP desde y hacia la isla de Cozumel;<sup>151</sup>

Cuando la AI analiza las posibilidades de sustituir el STMP en la modalidad de ferri con el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la RUTA ISLA MUJERES toma en consideración, lo siguiente:

- (i) manifestaciones de CARGA en donde señala que el SERVICIO DE TRANSBORDADOR y el STMP en la modalidad de ferri no integran un mismo mercado;
- (ii) los boletos para la prestación del SERVICIO DE TRANSBORDADOR en PUNTA SAM emitidos por CARGA, los cuales establecen requisitos de información vehicular, como lo son el número de placa, tipo de vehículo, tamaño y número de pasajeros, por lo que concluye que para utilizar el SERVICIO DE TRANSBORDADOR es necesario contar con vehículo; y

<sup>148</sup> Página 70 del DP.

<sup>149</sup> Página 71 del DP.

<sup>150</sup> Página 111 del DP.

<sup>151</sup> *Idem*.





- (iii) la manifestación de la DGP en la que señala que las personas que se transportan en los vehículos no se consideran propiamente pasajeros del navío, si no de los vehículos terrestres transportados por el TRANSBORDADOR y, por tanto, no se consideran parte del STMP.

Por lo anterior, la AI concluye que en la RUTA ISLA MUJERES el SERVICIO DE TRANSBORDADOR no es un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri.

Por otra parte, cuando la AI analiza las posibilidades de sustituir el STMP en la modalidad de ferri con el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la RUTA COZUMEL toma en consideración lo siguiente:

- (i) manifestaciones de TRANSCARIBE en donde señala que no es viable para los usuarios finales intercambiar el STMP por el SERVICIO DE TRANSBORDADOR;
- (ii) manifestaciones de CARGA en donde señala que el STMP y el SERVICIO DE TRANSBORDADOR no son sustitutos porque para contratar el SERVICIO DE TRANSBORDADOR proporcionado por CARGA es necesario contar con un vehículo y porque los muelles de salida y destino son diferentes; y
- (iii) la manifestación de la DGP en la que señala que las personas que se transportan en los vehículos no se consideran propiamente pasajeros del navío, si no de los vehículos terrestres transportados por el TRANSBORDADOR y, por tanto, no se consideran parte del STMP

Por lo anterior, la AI concluye que en la RUTA COZUMEL el SERVICIO DE TRANSBORDADOR no es un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri.

Ahora bien, cuando la AI describe las características del MERCADO MATERIA, en específico el apartado "4.4.2. *Modos de transporte los modos de transporte disponibles a los usuarios del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA*", "4.4.3.2. *SERVICIO DE TRANSBORDADOR*" la AI señala que las embarcaciones que prestan el SERVICIO DE TRANSBORDADOR se caracterizan por la posibilidad de transportar, conjunta o separadamente, a pasajeros y vehículos. Además, señala que el TRANSBORDADOR presta el servicio a los choferes de los vehículos y a las personas que viajan dentro de ellos.<sup>152</sup> Por último, hace alusión a una declaración de la DGP en la que señala que las personas que se transportan en los vehículos no se consideran propiamente pasajeros del navío, sino de los vehículos terrestres transportados por el TRANSBORDADOR y, por tanto, no se consideran parte del STMP.<sup>153</sup>

Se advierte que existen algunas contradicciones en el DP que no se encuentran debidamente corroboradas, pues por una parte se señala que el TRANSBORDADOR puede transportar, conjunta o separadamente, a pasajeros y vehículos y, posteriormente, se concluye que el STMP en la modalidad de ferri y el SERVICIO DE TRANSBORDADOR no son sustitutos porque para abordar al TRANSBORDADOR es necesario contar con un vehículo. Además, existe evidencia en el EXPEDIENTE en donde se señala

<sup>152</sup> Página 43 del DP.

<sup>153</sup> Página 43 y 44 del DP.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

que, en la RUTA CALICA y RUTA PUNTA SAM,<sup>154</sup> los usuarios pueden abordar a TRANSBORDADORES sin la necesidad de tener vehículo. Sin embargo, los argumentos de MAGNA resultan insuficientes pues no logran demostrar que el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la RUTA ISLA MUJERES y la RUTA COZUMEL es un sustituto técnicamente viable del STMP en la modalidad de ferri.

Es **falso** que las deficiencias en el análisis de sustitución entre el SERVICIO DE TRANSBORDADOR y el STMP en la modalidad de ferri, impidan a este Pleno llevar a cabo el análisis de condiciones de competencia efectiva.

De acuerdo con la literatura económica,<sup>155</sup> una de las características de la demanda de transporte es su carácter derivado. Generalmente no se desea viajar *per se*, sino que se hace con el objetivo de realizar una actividad localizada en el espacio y en el tiempo. En la medida en que el transporte actúa como un servicio intermedio para otras actividades económicas o sociales, su demanda se ve afectada por un conjunto amplio de factores.

Los usuarios no pueden sustituir un destino por otro, es decir el STMP tiene la finalidad de satisfacer la necesidad de un pasajero de transportarse de un punto "A" a un punto "B". En este contexto, desde el punto de vista de la demanda, los viajes con origen y/o destino diferente no son sustitutos, puesto que los consumidores que desean viajar entre dos puntos determinados, por ejemplo, entre Cozumel y Playa del Carmen, difícilmente encontrarán como sustituto un viaje entre otro par de puntos, por ejemplo, Cancún e Isla Mujeres.

Como decisión individual, la demanda de transporte depende por tanto de un conjunto de variables monetarias y no monetarias. Dentro de las variables monetarias se identifican los precios de un medio transporte y de otros servicios alternativos; por su parte, dentro de los factores no monetarios se encuentran la calidad del servicio (frecuencia, medio, horario, etc.) y el tiempo de traslado.

Así, la decisión del consumidor para viajar con determinada compañía está influida por la capacidad del agente económico de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores, esto es, que lleguen a los puntos de su interés y en los tiempos de su preferencia. La frecuencia de los viajes adquiere mayor relevancia si se considera que existen consumidores que utilizan el servicio de manera frecuente, es decir, consumidores que no realizan un solo viaje a lo largo del tiempo, sino que lo hacen en repetidas ocasiones.

El STMP en la modalidad de ferri se presta (i) en la RUTA COZUMEL, desde el lado continental, a través de la Terminal Marítima Playa del Carmen; y, desde el lado insular, a través de la Terminal Marítima de San Miguel, actualmente, dicho servicio es prestado por MAGNA y WINJET;<sup>156</sup> (ii) en las RUTAS ZONA HOTELERA, desde el lado continental, a través de los muelles Embarcadero, Playa Tortugas y Playa Caracol y, desde el lado insular, a través de la terminal marítima de Isla Mujeres, actualmente, dicho servicio es prestado únicamente por MAGNA; y (iii) en la RUTA PUERTO JUÁREZ, desde el lado continental, a través de la terminal marítima Puerto Juárez y la terminal marítima Gran

<sup>154</sup> Como se advierte en los numerales 4.2.7., 4.2.7.1.20., 4.2.16.1.12 y 4.2.2.1.2.

<sup>155</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*: Antoni Bosch (capítulo 4).

<sup>156</sup> Información visible en los folios 2036, 2047, 5414, 5416 y 5432 del EXPEDIENTE.





Puerto y, desde la isla, a través de la terminal marítima de Isla Mujeres, actualmente, dicho servicio es prestado por MAGNA y JETWAY.<sup>157</sup>

Así, respecto a la RUTA ISLA MUJERES, y contrario a lo señalado por MAGNA, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita concluir que el SERVICIO DE TRANSBORDADOR con destino (y/u origen) en Cancún y origen (y/o destino) en Isla Mujeres transporte pasajeros que aborden las embarcaciones a pie, sin la necesidad de contar con un vehículo.

Por otro lado, de la información que obra en el EXPEDIENTE se desprende que técnicamente es posible que algunos usuarios empleen el SERVICIO DE TRANSBORDADOR ofrecido por TRANSCARIBE, en su dimensión producto, como un sustituto del STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL, toda vez que un usuario puede ingresar sin vehículo al TRANSBORDADOR, y ser transportado a bordo de este, desde un punto "A" a un punto "B", específicamente de Cozumel a Playa del Carmen.<sup>158</sup> Además, información presentada por CARGA refleja el número de pasajeros que abordaron a pie (sin contar con un vehículo) al TRANSBORDADOR en la RUTA PUNTA SAM en el año dos mil diecinueve.<sup>159</sup> Sin embargo, se identifican diversos elementos dentro del EXPEDIENTE que indican que el SERVICIO DE TRANSBORDADOR tiene características diferentes del STMP en la modalidad de ferri, lo que limita en la práctica la sustitución de los medios de transporte por los consumidores, tales como el tipo de embarcaciones, características de las terminales y duración del viaje, las cuales se señalan a continuación.<sup>160</sup>

El SERVICIO DE TRANSBORDADOR se presta en embarcaciones y artefactos navales que, por su uso, hacen que se clasifique como mixto; es decir, de carga y pasaje.<sup>161</sup> Las embarcaciones que prestan el SERVICIO DE TRANSBORDADOR se caracterizan por la posibilidad de transportar, conjunta o separadamente, a pasajeros, vehículos, vehículos de carga y carga ligera.<sup>162</sup>

Respecto a la terminal, CARGA señala que a la terminal de TRANSBORDADORES de Cozumel se puede acceder a pie por encontrarse en una zona céntrica de la ciudad. Sin embargo, no es posible viajar sin vehículo, ya que al llegar a la terminal de Punta Venado no existe acceso a servicios de transporte público.<sup>163</sup> Sobre la terminal del TRANSBORDADOR en Punta Venado, CARGA señala: *"Esta terminal se diferencia de aquella para el servicio de Pasajeros, en que no hay facilidades para los usuarios que llegan caminando por la remota ubicación de la terminal. Solo hay acceso por medio de vehículo. Además, esta Terminal permite el arribo y zarpe de embarcaciones de mayor calado"*.<sup>164</sup>

Por otra parte, uno de los elementos a tomar en cuenta para considerar si dos medios de transporte son sustitutos, es el tiempo que emplearán los consumidores para transportarse. Tal como se reconoce

<sup>157</sup> Folios 12211, 18057 y 18058.

<sup>158</sup> Folio 5421.

<sup>159</sup> Como se señala en el numeral 4.2.16.1.12.

<sup>160</sup> Información visible en el folio 5795 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado "10. PMDP APIQROO 2018-2023 .pdf", páginas 94 y 95.

<sup>161</sup> De conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso f), de la LEY DE NAVEGACIÓN.

<sup>162</sup> Información visible en el folio 5795 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado "10. PMDP APIQROO 2018-2023 .pdf", página 94.

<sup>163</sup> Folio 766.

<sup>164</sup> Folio 765.



dentro de la literatura económica,<sup>165</sup> en el análisis económico de las actividades de transporte, el tiempo es un insumo fundamental; en el transporte, el tiempo adquiere una dimensión especial, convirtiéndolo en una variable tan importante como el costo monetario en las decisiones de individuos y empresas. Al respecto, De Rus<sup>166</sup> señala:

*“En relación con la dimensión temporal, el transporte es completamente distinto a otros bienes. Por un lado, el tiempo empleado en el desplazamiento no es fijo (como sucede en los bienes de consumo), sino que el usuario normalmente puede elegir entre diversas alternativas (o modos de transporte) para un mismo trayecto, con tiempos diferentes. Además, el tiempo de cada alternativa puede verse afectado por cual sea el número de otros usuarios utilizando a la vez ese mismo modo de transporte.*

*En segundo lugar, el transporte no es un bien de consumo final, sino un bien intermedio. Salvo en viajes turísticos en los cuales el propio trayecto da valor al bien (por ejemplo, un crucero marítimo), el usuario se desplaza entre los puntos de origen y destino de un viaje para llevar a cabo alguna otra actividad (trabajo, estudios, ocio, etc.). Por tanto, se desea invertir en el trayecto la menor cantidad de tiempo posible, ya que el tiempo de viaje le supone una desutilidad. Las decisiones sobre la demanda de transporte están muy influidas por los tiempos en cada modo, además de por las preferencias de los individuos y las tarifas”.*

De esta forma, para evaluar los costos no monetarios en los que incurre un consumidor al elegir un medio de transporte, es necesario considerar la duración total del viaje. La duración total del viaje depende habitualmente de la distancia recorrida y de la velocidad a la que se viaja, y puede descomponerse a su vez en distintas etapas (tiempo en el vehículo, tiempos de espera y tiempos intermedios).<sup>167</sup>

En este sentido, el SERVICIO DE TRANSBORDADOR es más lento que el STMP en la modalidad de ferri, al respecto WINJET refirió que un viaje en ferri en la RUTA COZUMEL es de aproximadamente treinta y cinco (35) minutos mientras que un viaje en transbordador en la RUTA CALICA es de una hora con quince minutos,<sup>168</sup> por lo que para tomar su decisión, el usuario final debe considerar todos los factores y no solo el precio del boleto, sino también los otros costos no monetarios, entre los que se encuentra el mayor tiempo de viaje en el SERVICIO DE TRANSBORDADOR comparado con el STMP en la modalidad de ferri. Se hace notar que la importancia en los costos de oportunidad en términos de tiempo fue una situación reconocida por la propia MAGNA quien señaló: *“La dimensión del tiempo de traslado es fundamental en las decisiones de los usuarios. [...] Al analizar las posibles alternativas de transporte, los usuarios analizan de manera integral sus necesidades desde el punto de origen hasta el punto final de destino, así como el costo integral del mismo (incluyendo el costo de oportunidad del tiempo)”*.<sup>169</sup>

Las diferencias en el tipo del servicio prestado son tan considerables que CARGA, prestador del SERVICIO DE TRANSBORDADOR manifestó que su actividad comercial consistía, por lo menos al momento en que presentó el escrito, en *“la prestación del servicio de transporte marítimo de automóviles y vehículos de carga con conductor y auxiliar [...]”* y que *“[...] el Servicio Carga y el STMP no integran un*

<sup>165</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*: Antoni Bosch (capítulo 1)

<sup>166</sup> *Ibid.*, página 4 y 5.

<sup>167</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*: Antoni Bosch (capítulo 4)

<sup>168</sup> Folio 5757.

<sup>169</sup> Página 72 de la contestación.



mismo mercado, pues dichos servicios atienden a clientes con necesidades específicas diferentes; no obstante, si se trata de mercados relacionados [...] énfasis añadido”<sup>170</sup>

Un indicio que confirma lo anterior es que durante el PERIODO, los ingresos de TRANSCARIBE en la RUTA CALICA relacionados con el STMP sin vehículo representaron, para todos los años, menos del 1% (uno por ciento) mientras que el \*\* de sus ingresos provino del servicio de transporte marítimo de carga.<sup>171</sup> Por su parte, el \*\* de los ingresos de CARGA provino del servicio de transporte marítimo de carga.<sup>172</sup>

Por lo anterior, desde el punto de vista de la demanda en la RUTA ISLA MUJERES y la RUTA COZUMEL el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, en su dimensión producto, no es sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri de conformidad con lo señalado por la AI en el DP.

Por lo que hace a las manifestaciones de MAGNA en donde señala que tanto TRANSCARIBE como CARGA cuentan con el PERMISO que les autoriza prestar el STMP a pasajeros son infundados. Al respecto los PERMISOS, otorgados por la DGMM a embarcaciones que prestan el STMP en la modalidad de ferri y los PERMISOS otorgados por la DGMM a embarcaciones que prestan el SERVICIO DE TRANSBORDADOR son diferentes.

De conformidad con lo señalado por la DGMM, el PERMISO otorgado para prestar el STMP corresponde únicamente para la prestación del servicio de transporte de pasajeros, de conformidad con el artículo 42 de la LEY DE NAVEGACIÓN. Por su parte, el transporte de carga no requiere permiso, por lo que, en el transporte mixto, que comprende carga y pasaje, el PERMISO se otorga únicamente para el transporte de pasajeros, de conformidad con el artículo 42 de la LEY DE NAVEGACIÓN.

En este sentido, de conformidad con los documentos y manifestaciones de la DGMM, para mejor referencia véase el numeral 4.2.11.1.2, de la presente resolución, ha emitido tres tipos de PERMISO (i) “Permiso para la prestación de Servicios de **Transporte de Pasajeros**” son los permisos utilizados para prestar el STMP en ferri; (ii) PERMISO “para prestar el servicio de **Transporte de Pasajeros**, en su modalidad de **Taxi Acuático**”; (iii) PERMISO “para prestar servicio de **Transporte de Pasajeros a los operadores de vehículos de carga y su ayudante o auxiliar**”. Tanto las embarcaciones de CARGA como las embarcaciones de TRANSCARIBE cuentan con PERMISO “para prestar servicio de **Transporte de Pasajeros a los operadores de vehículos de carga y su ayudante o auxiliar**”. Así, el objeto de dichos permisos es distinto, pues si bien ambos son otorgados por la DGMM para transportar pasajeros de un punto “A” a un punto “B”, el PERMISO que se otorga a los TRANSBORDADORES es para transportar a “los operadores de vehículos de carga y su ayudante o auxiliar”, es decir, por el nombre del permiso parece que está destinado al transporte de personas que van dentro de un vehículo de carga, como es el operador y su ayudante.

Por otra parte, el argumento de MAGNA referente a que el STMP en la modalidad de ténder sí es un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri se señala que es inoperante por tratarse de

<sup>170</sup> Folio 736.

<sup>171</sup> Como se estableció en lo numerales 4.2.7 y 4.2.7.1.20

<sup>172</sup> Folios 6133, 6134, 6135, 6634 (archivos electrónicos “INGRESOS 2018 01 092020.xls”, “INGRESOS 2019 01 092020.xlsx” y “INGRESOS 2020 01 092020.xlsx”).



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

**afirmaciones gratuitas.** MAGNA se limita a señalar que, si bien un segmento importante de pasajeros del STMP en la modalidad de ténider podría corresponder a grupos de personas que descienden de cruceros para visitar sitios de la ZONA NORTE, no son los únicos pasajeros que demandan el servicio de ténider, sino que cualquier grupo de pasajeros que decida transportarse en una embarcación destinada en exclusiva a ese grupo puede contratar el servicio de un ténider.

Sin embargo, MAGNA no presenta un argumento lógico jurídico, documentación o información que demuestre que el servicio que presta el ténider es un sustituto del STMP en la modalidad de ferri, por el lado de la demanda. Además, como el mismo MAGNA lo reconoce, quien desee contratar un servicio de ténider deberá encontrar un grupo de personas que desee dirigirse al mismo punto, a diferencia del ferri en el que el pasajero, de forma individual, aborda la embarcación si cubre sus necesidades de transporte.

Los argumentos referentes a que el STMP en la modalidad de Turismo Náutico sí es un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri son **infundados** y otros **inoperantes**, tal como se detalla a continuación.

MAGNA manifiesta que la AI concluyó que el STMP en la modalidad de Turismo Náutico no es un sustituto del STMP en la modalidad de ferri por dos razones: (i) que el Turismo Náutico satisface necesidades distintas a las que atiende el ferri; y (ii) que el Turismo Náutico no se provee de forma regular y continua.

En primer lugar, MAGNA señala que el DP reconoció que la demanda de los MERCADOS RELEVANTES se integra por dos grupos de pasajeros (turistas y locales), y que cada grupo tienen necesidades distintas. Los pasajeros tienen la necesidad de transportarse a realizar actividades cotidianas y de trabajo y los turistas se trasladan para visitar lugares de su interés. En este sentido, MAGNA señala que, para los pasajeros turistas el ferri y el turismo náutico satisfacen la misma necesidad, visitar lugares de interés en las zonas insulares. Por lo anterior, los turistas toman en cuenta al STMP en la modalidad de ferri al igual que el STMP en la modalidad de Turismo Náutico.

Señala que la AI no consideró que los artículos 611, 624, 626, 627, fracción II, 628, fracción V y 637, fracción I del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN en donde se establece que el turismo náutico se presta de forma regular en cuanto a sus rutas y horarios y puede prestarse sin la necesidad de realizar actividades como el buceo o la pesca, por lo que el turismo náutico si satisface la misma necesidad que el STMP en la modalidad de ferri. Además, manifiesta no es claro a qué se refiere la AI cuando señala que el turismo náutico no se presta de forma permanente, continua y regular.

Lo anterior es **infundado**, por las siguientes razones:

Primero, en el DP la AI no reconoció que la demanda de los MERCADOS RELEVANTES esté integrada por dos grupos de pasajeros, situación que la misma MAGNA reconoce en su escrito de veintidós de marzo de dos mil veintiuno y que se analiza en el numeral 3.3. de la presente resolución. En este sentido son incorrectas todas las manifestaciones que realiza MAGNA para tratar de demostrar que, al menos para los pasajeros turistas, el servicio que presta las embarcaciones de turismo náutico es



sustituto del STMP en la modalidad de ferri, pues el DP no definió un mercado relevante para pasajeros turistas y otro para pasajeros locales.

Además, el STMP en la modalidad de ferri tiene la finalidad de satisfacer la necesidad de un pasajero de transportarse de un punto "A" a un punto "B" y no "*transportar al pasajero foráneo (turista) directamente a las zonas de interés natural o histórico*" como MAGNA erróneamente señala. La decisión del pasajero para viajar con determinada compañía está influida por la capacidad del agente económico de ofrecer viajes que se ajusten a su necesidad, esto es, que lleguen a los puntos de su interés y en los tiempos de su preferencia. Por su parte, como se ha señalado en el numeral 3.2.2. de la presente resolución, el objeto del servicio de turismo náutico, en la modalidad de recorrido turístico, es 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 a los turistas al lugar de salida (punto "A"), por lo que el servicio de turismo náutico, en la modalidad de recorrido turístico, no satisface la misma necesidad que el STMP en la modalidad de ferri, pues en el ferri el pasajero únicamente requiere que se le traslade de un punto a otro, sin actividades intermedias.

Por otra parte, es **infundado** el argumento respecto a que la existencia de competidores en la modalidad de recorrido turístico queda demostrada en la FE DE HECHOS MAGNA. Lo anterior, toda vez que, como se señala en el numeral 4.3.1 **ELEMENTOS DE CONVICCIÓN APORTADOS POR MAGNA** de la presente resolución, de la FE DE HECHOS MAGNA sólo se desprende lo que observó el Notario que la realizó, pero no se acredita que el STMP en la modalidad de ferri y el servicio de turismo náutico, en la modalidad de recorrido turístico tengan la misma naturaleza y, por tanto, atiendan las mismas necesidades de los usuarios, para que puedan ser considerados sustitutos. Por tanto, la FE DE HECHOS MAGNA no demuestra la existencia de competidores en la modalidad de recorrido turístico, lo único que el Notario advirtió y redactó en la fe de hechos es que existen prestadores de turismo náutico con embarcaciones menores que ofrecen traslado a Isla Mujeres con paradas intermedias, actividades extra como snorkel, comida, bebidas y salida y retorno el mismo día después de concluir el recorrido.

En este orden de ideas, MAGNA refiere que no es claro a qué se refiere el DP cuando menciona que el servicio de turismo náutico no se presta de forma permanente, continua y regular. Sin embargo, manifiesta que si lo que la AI quiso señalar es que el servicio de turismo náutico en la modalidad de recorrido no se presta con la misma frecuencia esto es irrelevante para los pasajeros turistas pues no tienen la necesidad de trasladarse periódicamente porque elegirán el servicio que le acomode.

Lo anterior es **inoperante** por tratarse de manifestaciones que parten de **premisas falsas**.

Como se mencionó en párrafos anteriores, el DP no reconoce que la demanda de los MERCADOS RELEVANTES esté integrada por dos grupos de pasajeros, situación que la misma MAGNA reconoce en su escrito de veintidós de marzo de dos mil veintiuno y que se analizara más adelante. En este sentido, todas las manifestaciones que realiza MAGNA para tratar de demostrar que, al menos para los pasajeros turistas es de poca relevancia que el servicio de turismo náutico en la modalidad de recorrido no se preste con la misma frecuencia que el STMP en la modalidad de ferri parten de



premisas falsas pues el DP no definió un mercado relevante para pasajeros turistas y otro para pasajeros locales.

Además, señala que ha demostrado que los prestadores del servicio de turismo náutico lo hacen de forma permanente, en rutas previamente definidas, en horarios previamente determinados y ofertados al público en general. Lo anterior es inoperante por tratarse de **afirmaciones gratuitas**.

De las pruebas ofrecidas por MAGNA no se desprende que los prestadores del servicio de turismo náutico lo hagan de forma permanente en rutas y horarios previamente definidos. Contrario a lo que señala MAGNA, las pruebas que ofreció, las cuales se valoran en los numerales 4.3.1., 4.3.2., 4.3.2.1., 4.3.2.2., 4.3.2.3., 4.3.2.4., 4.3.3., 4.3.4., 4.3.5., 4.3.6., 4.3.8., 4.3.8.1., 4.3.8.2., 4.3.8.3., 4.3.8.4., 4.3.8.5., 4.3.8.6., 4.3.8.7., 4.3.8.8., 4.3.9., 4.3.9.1., 4.3.9.2., 4.3.9.3., 4.3.9.4., 4.3.9.5., 4.3.9.6. y 4.3.9.7., sólo confirman lo señalado por la AI en el DP en el sentido de que existen diferencias entre el STMP en la modalidad de ferri y el servicio que ofrecen embarcaciones de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico.

### **3.2.3. EL ANÁLISIS DE SUSTITUIBILIDAD DE LA AI NO ESTÁ BASADO EN EVIDENCIA ECONÓMICA CUANTITATIVA NI CUALITATIVA**

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>173</sup>

**El DP es ilegal, toda vez que para hacer un correcto análisis de sustituibilidad la AI debió haber realizado la prueba del monopolista hipotético, o alguna prueba cuantitativa similar, la cual es un requisito *sine qua non*, para un correcto estudio de sustituibilidad de productos o servicios, de conformidad con lo resuelto en varias ocasiones por el PJJ.**

**En primer lugar, la AI debió analizar si ante un aumento significativo y no transitorio en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri, existe o no un número suficiente de pasajeros que dejarían de demandar ese servicio y en su lugar optarían por transportarse a través del servicio de transporte aéreo, por ejemplo, en la ruta que presta MAYAIR (Cancún-Cozumel). Posteriormente, se debió analizar si el número de pasajeros que en su caso dejarían de usar el STMP en la modalidad de ferri, sería suficiente como para lograr que ese aumento en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri no sea rentable para los oferentes del STMP en la modalidad de ferri, para entonces determinar si el servicio aéreo es sustituto del STMP en la modalidad de ferri.**

**En segundo lugar, la AI debió analizar si ante un aumento significativo y no transitorio en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri, existe o no un número suficiente de pasajeros que dejarían de demandar ese servicio y en su lugar optarían por transportarse como pasajeros sin vehículo a bordo de TRANSBORDADORES. Posteriormente, se debió analizar si el número de pasajeros que en su caso dejarían de usar el STMP en la modalidad de ferri, sería suficiente como para lograr que ese aumento en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri no sea rentable para los**

<sup>173</sup> Páginas 67 a 77 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.





oferentes del STMP en la modalidad de ferri, para entonces determinar si el servicio de transporte de pasajeros sin vehículo a través de TRANSBORDADORES es sustituto del STMP en la modalidad de ferri.

En tercer lugar, la AI debió analizar si ante un aumento significativo y no transitorio en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri, existe o no un número suficiente de pasajeros que dejarían de demandar ese servicio y en su lugar optarían por transportarse en vehículo a través de TRANSBORDADORES, es decir, la AI debió analizar si existe un cierto número de pasajeros que cuenta con vehículo a su disposición. Posteriormente, se debió analizar si el número de pasajeros que en su caso dejarían de usar el STMP en la modalidad de ferri, sería suficiente como para lograr que ese aumento en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri no sea rentable para los oferentes del STMP en la modalidad de ferri, para entonces determinar si el servicio de transporte en vehículo a través de TRANSBORDADORES es sustituto del STMP en la modalidad de ferri.

Desde los desahogos a los requerimientos de información que realizó la AI manifesté que el SERVICIO DE TRANSBORDADOR era un sustituto del STMP en la modalidad de ferri, argumento que fue ignorado por la AI, en donde se señaló que al realizar una evaluación del SERVICIO DE TRANSBORDADOR se puede concluir que los usuarios finales que cuenten con un vehículo a su disposición pueden dejar de demandar el STMP en la modalidad de ferri para en su lugar transportarse a bordo de su vehículo a través de TRANSBORDADORES. Lo que además toma en cuenta las necesidades de desplazamiento totales de los pasajeros y no solo el tramo del desplazamiento donde pueden utilizar el STMP en la modalidad de ferri o el Servicio de Transbordador, pues utilizando su vehículo ya no requieren contratar taxi o algún otro transporte terrestre para llegar a la terminal de origen y de la terminal de destino al punto final.

Por otra parte, para aquellos clientes que no tienen a su disposición un vehículo en caso de que las tarifas del STMP en la modalidad de ferri se incrementara algunos taxistas podrían optar por dedicarse a facilitar el traslado de usuarios que no tienen a su disposición un automóvil, en grupo, conocido como taxi colectivo, para poder abordar el TRANSBORDADOR.

En cuarto lugar, la AI debió analizar si ante un aumento significativo y no transitorio en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri, existe o no un número suficiente de pasajeros que dejarían de demandar ese servicio y en su lugar optarían por transportarse en ténlder. Posteriormente, se debió analizar si el número de pasajeros que en su caso dejarían de usar el STMP en la modalidad de ferri, sería suficiente como para lograr que ese aumento en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri no sea rentable para los oferentes del STMP en la modalidad de ferri, para entonces determinar si el servicio de transporte ofrecido por el ténlder es sustituto del STMP en la modalidad de ferri.



Por último, la AI debió analizar si ante un aumento significativo y no transitorio en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri, existe o no un número suficiente de pasajeros que dejarían de demandar ese servicio y en su lugar optarían por utilizar el servicio de turismo náutico. Posteriormente, se debió analizar si el número de pasajeros que en su caso dejarían de usar el STMP en la modalidad de ferri, sería suficiente como para lograr que ese aumento en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri no sea rentable para los oferentes del STMP en la modalidad de ferri, para entonces determinar si el servicio de turismo náutico es sustituto del STMP en la modalidad de ferri.

En cambio, la AI limitó su análisis de sustituibilidad a detectar diferencias entre las características y usos principales de diversas alternativas de transporte, cuestiones que no constituyen en sí criterios suficientes para resolver si esos dichos servicios son sustitutos o no del STMP en la modalidad de ferri, ya que el análisis aislado de dichos elementos no es demostrativo de la reacción de los consumidores ante una variación unilateral y artificial en las tarifas.

Como consecuencia de esa omisión, el Pleno no cuenta con la información suficiente para establecer qué sucede con la demanda de las otras alternativas de transporte cuando se presenta un incremento significativo y no transitorio en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri en los MERCADOS RELEVANTES, información sin la cual es técnica y jurídicamente imposible confirmar la definición de los MERCADOS RELEVANTES contenida en el DP.

Por lo anterior, la AI incurrió en un error metodológico tras no haber aplicado la prueba del monopolista hipotético, en el caso concreto, pues dicha prueba es una condición sine qua non para demostrar la existencia de una relación de sustituibilidad. De contar con dicha información el Pleno estaría en posibilidad de advertir que esos otros servicios sí son sustitutos del STMP en la modalidad de ferri, ya que, si actúan como una restricción competitiva sobre el STMP en la modalidad de ferri, pues limitan la posibilidad de aumentar las tarifas unilateral y artificialmente ante la amenaza inminente de que una porción significativa de la demanda del STMP en la modalidad de ferri migre hacia otras alternativas de transporte aéreo y marítimo.

En todo caso, independientemente de la conclusión a la que se llegue con la aplicación de la prueba del monopolista hipotético, se hace notar el error metodológico en el que incurrió la AI, pues para un análisis de sustituibilidad adecuado, desde el punto de vista económico y jurídico, era indispensable aplicar la prueba del monopolista hipotético.

Los argumentos de MAGNA resultan **infundados**.

En los artículos 58 de la LFCE y 5 de las DRLFCE se establecen los requisitos para la determinación del mercado relevante que esta autoridad debe cumplir y como se puede observar, en la normatividad aplicable no se obliga a la autoridad de competencia a realizar un análisis que contemple el uso de una metodología específica, adicional a los elementos señalados en la LFCE y las DRLFCE para definir los mercados relevantes. En este sentido, el análisis realizado por la AI en el DP es consistente





con los elementos señalados en la normatividad aplicable, esto es el artículo 58 de la LFCE y el artículo 5 de las DRLFCE.

En este sentido, y conforme los fundamentos arriba señalados, la prueba del monopolista es una de las herramientas económicas que se utilizan para resolver cuestiones de su competencia, sin ser la única ni obligatoria para cada uno de los casos que resuelve la COFECE en el ejercicio de sus atribuciones. Por el contrario, la definición de mercado implica una valoración económica compleja de carácter discrecional y flexible, que debe construirse a partir de la evidencia y las circunstancias específicas de cada caso, por lo que no es exigible —conforme la ley aplicable o la práctica internacional— recurrir a una metodología en particular.<sup>174,175</sup> Incluso, como señala Massimo Motta, el uso de esta prueba presenta dificultades y puede llevar a conclusiones incorrectas, particularmente

<sup>174</sup> Sirve de apoyo, por analogía, el siguiente criterio del PJF **"MERCADO RELEVANTE. SU CONCEPTO EN MATERIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA"**. La Ley Federal de Competencia Económica y su reglamento no establecen una definición conceptual de lo que es "mercado relevante"; sin embargo, a través de los criterios contenidos en sus preceptos, se colige que se compone de todos los productos que son razonablemente intercambiables o sustituibles, según los fines para los que fueron hechos, considerando las características de precio, uso y calidad. En forma más simple, el "mercado relevante" es el espacio geográfico en el que se ofrecen o demandan productos o servicios similares, lo que le otorga una doble dimensión: De productos o servicios y geográfica o territorial. En esa tesitura, para que exista mercado relevante es necesario que un conjunto de bienes o servicios iguales o similares estén al alcance del consumidor en un territorio lo suficientemente extenso como para que el consumidor esté dispuesto a obtener la mercancía o servicio en algún punto de ese espacio geográfico, en el tiempo en que aquél esté dispuesto a esperar para satisfacer su necesidad. En ese orden de ideas, se advierte que este concepto, que tiene una triple delimitación: objetiva, geográfica y temporal, adquiere importancia si se considera que es en dicho mercado donde existe el riesgo de que los agentes económicos incurran en prácticas anticompetitivas que distorsionan la concurrencia y eficiencia económicas. Así, la definición de 'mercado relevante' se convierte sólo en un medio para determinar la presencia o ausencia de poder en el mercado; no obstante, para evaluar si dicho poder de mercado existe, primero es indispensable identificarlo. Por otra parte, es importante precisar que el concepto jurídico indeterminado 'mercado relevante' implica una valoración económica compleja de carácter discrecional que, prima facie, sólo la Comisión Federal de Competencia puede construir a partir de la evidencia de que en principio dispone, por lo que opera una presunción de validez respecto a la conclusión obtenida, que exige a la parte investigada cuestionar, en su caso, la información y aplicación en lo sustancial y concreto de los hechos y criterios metodológicos o regulativos utilizados. Como ejemplos de algunas definiciones del concepto en estudio se tiene que tanto la Comisión de Defensa de la Libre Competencia como el tribunal, ambos del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual de Perú, afirman que: 'El producto relevante comprende la totalidad de productos y/o servicios intercambiables o sustituibles en razón de sus características, su precio o el uso que se prevea hacer de ellos, que puedan ser considerados como alternativas razonables por un número significativo de clientes y consumidores.' Asimismo, la Suprema Corte de Justicia de los Estados Unidos de Norteamérica se ha pronunciado en los siguientes términos: 'El mercado se compone de los productos que tienen un grado razonable de intercambiabilidad según los fines para los que fueron hechos, y considerando las características de precio, uso y calidad.'. También el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea señala: 'El concepto de 'mercado relevante' implica que pueda existir una competencia efectiva entre los productos que forman parte del mismo, lo que supone un grado suficiente de intercambiabilidad, a efectos del mismo uso, entre todos los productos que forman parte de un mismo mercado.'. De lo expuesto se concluye que las condiciones básicas a considerar para definir el "mercado relevante" son: 1. La posibilidad de sustituir un bien por otro, lo que requiere una prueba de sustituibilidad de bienes o servicios ante la oferta y demanda que pueda oscilar; 2. Los costos de distribución del bien y de sus insumos; 3. La posibilidad de los consumidores para obtener el bien en otro mercado; y, 4. Las restricciones normativas que limitan el acceso del consumidor a otras fuentes de abasto alternativas [énfasis añadido]'. Registro digital: 168609; jurisprudencia; Novena Época; Cuarto Tribunal Colegiado en materia Administrativa del Primer Circuito; Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo XXVIII, Octubre de 2008, página 2225.

<sup>175</sup> El PJF al resolver el Amparo en Revisión R.A. 90/2015 reconoció: "[...] La problemática expuesta en el caso referido evidencia la relatividad del análisis de las condiciones de sustituibilidad y de elasticidad de la oferta y de la demanda, para determinar el mercado relevante, así como la consecuente discrecionalidad metodológica con la que puede actuar el órgano de defensa de la competencia de la materia al establecer si un agente económico detenta o no poder sustancial [énfasis añadido]".





**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente DC-001-2020**

cuando se aplica en procedimientos donde existen empresas con posición de dominancia.<sup>176</sup> El mismo autor señala en este sentido que *“la prueba adecuada de definición de mercado no debería preguntar si un monopolista hipotético puede aumentar los precios en una manera leve pero significativa con relación a los precios actuales, sino más bien con relación a los precios competitivos. La aplicación de la prueba SSNIP a un punto de referencia (benchmark) de precios actuales podría conducir a una definición de mercado demasiado amplia, precisamente debido a que la empresa objeto de la investigación tiene una posición dominante”*.<sup>177</sup>

En este sentido, contrario a lo señalado por MAGNA, no existe fundamento legal para exigir el uso de la prueba del monopolista hipotético en el presente caso, ni en ningún otro, sino que basta que dicho análisis esté debidamente razonado en términos de los requisitos que al respecto marca la LFCE.

#### **3.2.4. EL ANÁLISIS DE SUSTITUIBILIDAD POR EL LADO DE LA OFERTA CONTENIDO EN EL DP ES ILEGAL**

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>178</sup>

**El DP es ilegal por contravenir lo establecido en el artículo 58, fracción I de la LFCE, pues el análisis de sustitución por el lado de la oferta es deficiente, ya que parte de premisas falsas, lo que impidió a la AI advertir que existen agentes económicos que podrían prestar el STMP en la modalidad de ferri ante un aumento significativo en precios.**

**Al analizar la posibilidad de sustitución por el lado de la oferta para cada uno de los servicios de transporte que fueron identificados como posibles alternativas competitivas del STMP en la modalidad de ferri, la AI evaluó (i) las condiciones que debería asumir un nuevo oferente para comenzar a prestar el STMP en la modalidad de ferri; y (ii) las probabilidades que tienen los agentes económicos que prestan servicios de transporte en diferentes modalidades para cubrir la demanda del STMP en la modalidad de ferri en**

<sup>176</sup> “El uso de la prueba SSNIP presenta algunas dificultades cuando se va a utilizar en investigaciones no relacionadas con fusiones. Consideremos, por ejemplo, el artículo 82 de la ley de competencia de la UE, donde se investiga a una empresa por presunto abuso de posición dominante. En este caso, un paso preliminar en la investigación es establecer si una empresa tiene una posición dominante, es decir, si tiene suficiente poder de mercado. Pero en tal caso, la prueba adecuada de definición de mercado no debería preguntar si un monopolista hipotético puede aumentar precios en una manera leve pero significativa con relación a los precios actuales, sino más bien con relación a los precios competitivos. La aplicación de la prueba SSNIP a un punto de referencia (benchmark) de precios actuales podría conducir a una definición de mercado demasiado amplia, precisamente debido a que la empresa objeto de la investigación tiene una posición dominante”. Motta Massimo, (2018), *Política de competencia*, Ciudad de México, México; Fondo de Cultura Económica, pág. 141.

<sup>177</sup> (pág. 141). Motta Massimo, (2018), *Política de competencia*, Ciudad de México, México; Fondo de Cultura Económica. *Ibidem*. Además vale la pena considerar que el origen de dicha prueba metodológica inició en un contexto de fusiones y adquisiciones (concentraciones), e incluso, la teoría económica ha evolucionado, y ha reconocido que existen diversas herramientas para determinar el mercado relevante. Para el contexto de Estados Unidos de América, ver OECD, *ROUNDTABLE ON MARKET DEFINITION, Background note by the Secretariat* (2012), p. 5. Para ver contexto de la Comisión Europea, ver OECD, DAF/COMP/WD(2018)135, en donde se advierte que la jurisprudencia de la Unión Europea ha reafirmado que la ley de competencia de la UE no requiere el uso de la prueba SSNIP para definir el mercado relevante. La Corte General ha señalado incluso que “[...] no es el único método de que dispone la Comisión (...) La prueba SSNIP también puede resultar inadecuada en ciertos casos [...]”, página 6.

<sup>178</sup> Páginas 77 a 86 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.



los MERCADOS RELEVANTES de forma suficiente y oportuna sin incurrir en costos significativos.

La AI sostuvo que no existen sustitutos potenciales del STMP en la modalidad de ferri por el lado de la oferta, ya que es poco probable la entrada de un nuevo oferente o incluso la entrada de agentes económicos que ya ofrecen diversas modalidades transporte, toda vez que tendrían que incurrir en costos significativos para ello.

Por lo que hace a la entrada de nuevos oferentes, dichos costos no constituyen una barrera a la entrada, pues si bien se requiere hacer inversiones considerables para la adquisición de embarcaciones, las inversiones pueden realizarse con capital nacional o extranjero. Además, está disponible la opción de arrendar las embarcaciones donde se evitaría incurrir en montos de inversión iniciales.

En el mismo sentido, es incorrecta la afirmación de la AI que señala que las embarcaciones tienen escasos usos alternativos, puesto que como bien señala la AI esas embarcaciones pueden utilizarse para prestar el STMP en la modalidad de ferri en otras ubicaciones geográficas o bien pueden emplearse para prestar servicios de transporte en la modalidad de lanchaje, ténder y chárter.

Son imprecisos los altos costos de publicidad a los que hace referencia la AI, pues los montos que se señalan en el DP son montos mucho mayores a los que realmente se gastan en publicidad.

Contrario a lo que la AI sostiene, la necesidad de obtener el PERMISO y los gastos en que se incurre para su tramitación, no constituyen una barrera a la entrada para nuevos oferentes, como la AI lo reconoce en diversos apartados del DP.<sup>179</sup>

Por lo anterior, el argumento de la AI de que es improbable la entrada de nuevos oferentes en los MERCADOS RELEVANTES es arbitrario y carece de sustento en la realidad, pues no es improbable la entrada de un nuevo competidor en los MERCADOS RELEVANTES, por lo que la AI debió considerar la entrada de nuevos agentes económicos dentro de su análisis de sustituibilidad.

Ahora bien, en relación con el servicio de transporte aéreo la AI argumenta que la infraestructura disponible no es apta para prestar el STMP y, por lo tanto, no puede utilizarse para ofrecer el servicio de transporte de pasajeros, asimismo, la AI considera que es inviable que un oferente de transporte aéreo pueda cubrir en forma suficiente y oportuna la demanda sin incurrir en costos significativos. Por lo que hace a la falta de infraestructura para prestar el servicio aéreo, el argumento debe ser descartado, pues si existe infraestructura para prestar el servicio, tal y como lo hizo MAYAIR en la ruta Cancún- Cozumel. Asimismo, para considerar que dos servicios son sustitutos no es necesario que un servicio tenga la capacidad de atender la totalidad de la demanda del

<sup>179</sup> MAGNA cita las páginas 86 y 123 del DP.



otro servicio, únicamente bastaría que, en caso de un aumento significativo no transitorio en el STMP en la modalidad de ferri, una porción de la demanda migre al servicio de transporte aéreo, impidiendo así que el incremento en precio en el STMP en la modalidad de ferri sea rentable.

Adicionalmente, por lo que hace al servicio de TRANSBORDADOR, la AI determinó que no es viable técnicamente que el servicio de TRANSBORDADOR pueda atender la demanda del STMP en la modalidad de ferri en los MERCADOS RELEVANTES debido a que la infraestructura de los TRANSBORDADORES fue diseñada específicamente y a la medida para la carga rodada. Además, los TRANSBORDADORES son muy grandes para los muelles de pasajeros y no compiten en facilidades y velocidad con los ferris, por lo que no competirían en frecuencia con los ferris. En este sentido, la AI concluye que un oferente del servicio de TRANSBORDADOR no podría redireccionar sus recursos de manera oportuna y sin incurrir en costos significativos para prestar el STMP en la modalidad de ferri, por lo que tendría que incurrir en gastos como si fuera un nuevo oferente. Las conclusiones de la AI son incorrectas, pues en la realidad los TRANSBORDADORES prestan el servicio a pasajeros sin vehículo a través de la RUTA PUNTA SAM y la RUTA CALICA. Por otro lado, la AI se limitó a evaluar si los TRANSBORDADORES pudieran prestar el servicios a pasajeros sin vehículos en los muelles en los que hoy se presta el STMP en la modalidad de ferri, escenario que efectivamente no es factible pues los muelles en los que se presta el STMP en la modalidad de ferri no pueden recibir TRANSBORDADORES; sin embargo, la AI omitió analizar la posibilidad de que los TRANSBORDADORES presten el servicio de transporte a pasajeros sin vehículo en los muelles de la RUTA PUNTA SAM y la RUTA CALICA. De haber analizado este último escenario la AI hubiera advertido que ya se ofrece el servicio de transporte a pasajeros sin vehículo en TRANSBORDADORES a través de la RUTA PUNTA SAM y la RUTA CALICA, y que TRANSCARIBE y NAVIERA CARGA cuentan con el PERMISO, Y hubiera podido concluir que desde el lado de la oferta el STMP en la modalidad de ferri y el servicio de TRANSBORDADOR son servicios sustitutos, o por lo menos concluir que los prestadores del servicio de TRANSBORDADOR son competidores potenciales del STMP en la modalidad de ferri pues ya cuentan con el PERMISO y con embarcaciones idóneas para prestar el servicio, por lo que no tendrían que incurrir en grandes costos de inversión.

Por último, la AI concluyó que desde el punto de vista técnico un oferente que cuenta con embarcaciones privadas, menores, turísticas y/o turismo náutico que no estén destinadas al STMP en la modalidad de ferri tendría que incurrir en costos significativos para cubrir de forma suficiente y oportuna la demanda del STMP en la modalidad de ferri. Al respecto, para considerar que dos servicios son sustitutos no es necesario que un servicio tenga la capacidad de atender la totalidad de la demanda del otro servicio, únicamente bastaría que, en caso de un aumento significativo no transitorio en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri, una porción de la demanda migre al servicio que prestan embarcaciones privadas, menores, turísticas y/o turismo náutico, impidiendo así





que el incremento en precio en el STMP en la modalidad de ferri sea rentable. Por otra parte, por lo que hace a las barreras a la entrada derivadas de los costos relacionados con embarcaciones, publicidad y permisos, ya se ha demostrado que los mismos no constituyen barreras a la entrada como lo menciona la AI.

En este sentido, la AI realizó un análisis indebido de sustituibilidad, por el lado de la oferta, del STMP en la Zona Norte lo que le impidió advertir que existen otros servicios de transporte que podrían comenzar a prestar el servicio el STMP en la modalidad de ferri en el corto plazo sin incurrir en costos significativos.

En primer lugar, MAGNA señala que el análisis de sustitución es ilegal porque el DP concluyó que es poco probable la entrada de un nuevo oferente o incluso la entrada de agentes económicos que ya ofrecen diversas modalidades transporte, toda vez que tendrían que incurrir en costos significativos para ello, sin embargo, MAGNA manifestó que: (i) que los costos en los que debe incurrir un nuevo entrante no constituyen una barrera a la entrada; (ii) las embarcaciones tienen usos alternativos toda vez que pueden utilizarse para prestar el STMP en la modalidad de ferri en otras ubicaciones o para prestar el servicio de transporte marítimo en otras modalidades; (iii) los costos en publicidad a los que hace referencia la AI son mucho menores; y (iv) la necesidad de tramitar y obtener el PERMISO no es una barrera a la entrada.

Lo anterior es **inoperante** por tratarse de **afirmaciones gratuitas** toda vez que:

- (a) MAGNA no presenta algún elemento de convicción o argumento lógico jurídico que demuestre que los costos en los que debe incurrir un nuevo entrante no constituyen una barrera a la entrada. Además, MAGNA confunde la posibilidad de ingresar al mercado a través de un esquema de arrendamiento, con la existencia de barreras a la entrada. El DP identifica las distintas maneras a través de las cuales los agentes económicos pueden ingresar al mercado (i) a través de la adquisición de las embarcaciones o (ii) a través del arrendamiento de las embarcaciones, en este caso, el DP señala que los contratos de arrendamiento se realizan por periodos de uno a diez años.<sup>180</sup> En este sentido, si bien los agentes económicos pueden ingresar a los MERCADOS RELEVANTES con embarcaciones arrendadas, esto no implica que la adquisición de las embarcaciones a través de esa modalidad no sea una barrera a la entrada, ya que se demostró que tanto los costos de una adquisición como los de arrendamiento son significativamente altos.

Al respecto, para que un agente económico pueda ingresar al mercado de manera efectiva es necesario contar con una flota mínima de embarcaciones que permita proporcionar el servicio de manera frecuente y con la regularidad requerida.<sup>181</sup> Los contratos de arrendamiento de embarcaciones implican un compromiso a largo plazo para los agentes económicos en donde a pesar de no adquirir la embarcación por medio de la compra adquieren un compromiso a largo plazo que implica estar pagando la contraprestación por

<sup>180</sup> Páginas 83 y 84 del DP.

<sup>181</sup> Como se advierte en los numerales 4.4.5., 4.4.7. y 4.4.8. de los "Elementos de convicción recabados durante la investigación" de la presente resolución.



concepto de arrendamiento de una cantidad considerable; además contienen cláusulas de penalización por falta o retraso de pago, lo que dificulta que el agente económico pueda salir fácilmente del mercado en caso de que el negocio fracase.<sup>182</sup>

De lo anterior se desprende que, para que un agente económico pueda ingresar al mercado debe de incurrir en los costos de adquisición de una flota de embarcaciones que permita proporcionar el servicio con la regularidad requerida considerando las variaciones en la demanda, ya sea a través de la compra de las embarcaciones o a través contratos de arrendamiento de largo plazo, lo cual implica una barrera a la entrada.

- (b) MAGNA no presenta algún elemento de convicción o argumento lógico jurídico que demuestre la existencia de usos alternativos. MAGNA se limitó a señalar que las embarcaciones se pueden usar en otras ubicaciones geográficas o que pueden prestar el servicio de transporte en otra modalidad. Sin embargo, no presenta información o documentación relacionada con el costo que representa prestar el servicio en otras ubicaciones geográficas, tampoco presenta información o documentación relacionada con los costos o la necesidad de realizar modificaciones a las embarcaciones para prestar el servicio en otras modalidades.
- (c) MAGNA no presenta algún elemento de convicción o argumento lógico jurídico que demuestre que los costos en publicidad son menores a los señalados en el DP. Al respecto, dicho argumento es analizado de manera más amplia en el numeral 3.6. de esta resolución, al cual se hace referencia con el fin de evitar repeticiones innecesarias.

Al respecto, entre los costos más significativos para ingresar al mercado y prestar el STMP, como se advierte en el numeral 4.2.6.1.14. de la “*VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*”, se encuentran los gastos en publicidad.

Ahora bien, es **infundado** el argumento respecto a que la AI concluyó que la necesidad de tramitar y obtener el PERMISO es una barrera a la entrada. El DP en sus numerales 5.1.2.2.4., y 5.2.2.2.4., relativos a las “*Conclusiones sobre la existencia de barreras a la entrada en el Mercado Relevante Isla Mujeres*” y “*Conclusiones sobre la existencia de barreras a la entrada en el Mercado Relevante Cozumel*”, no concluye que la necesidad de tramitar el PERMISO sea una barrera normativa a la entrada. Incluso tal y como lo señala MAGNA en su escrito, la AI reconoció en el DP esta situación. Al respecto, la AI señaló “*no obstante que los AGENTES ECONÓMICOS que han entrado o deseen entrar a prestar el STMP en [los MERCADOS RELEVANTES] necesitan la obtención de un [PERMISO] por parte de la autoridad correspondiente y cumplir con los requisitos y el pago de derechos para la tramitación de este, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que estos constituyen una barrera infranqueable a la entrada al mercado relevante señalado [énfasis añadido]*”.<sup>183</sup>

Por otra parte, MAGNA señala que, en relación con el análisis de sustitución del servicio de transporte aéreo, existe infraestructura para prestar el servicio, y señala que MAYAIR prestó el servicio en la ruta

<sup>182</sup> Como se advierte en el numeral 4.2.6.1.13. de los “*Elementos de convicción recabados durante la investigación*” de la presente resolución.

<sup>183</sup> Páginas 87 y 124 del DP.





Cancún-Cozumel. Además, señala que para considerar la sustitución entre el STMP en la modalidad de ferri y el transporte aéreo no es necesario que este último cubra la totalidad de la demanda.

Este argumento es **infundado** toda vez que, tal y como se desarrolló en el numeral 3.2.1. de la presente resolución, no puede considerarse que MAYAIR preste un servicio que pueda ser un sustituto para los usuarios del STMP en la modalidad de ferri en las RUTA PUERTO JUÁREZ, RUTAS ZONA HOTELERA o RUTA COZUMEL, pues ninguna de estas rutas tiene como origen (y/o destino) la isla de Cozumel y destino (y/u origen) Cancún. En este sentido, MAYAIR o cualquier agente económico que pretenda prestar el servicio de transporte aéreo tendrá que realizar inversiones en infraestructura debido a que en Isla Mujeres no existe una pista de aterrizaje aéreo para el público en general y los servicios privados son más costosos.<sup>184</sup> Lo anterior de conformidad con lo señalado por la propia MAGNA en donde reconoce que “[...] no es viable para el público en general intercambiar el STMP por algún otro medio de transporte vía aérea [...] pues si bien existen servicios aéreos privados de traslado de pasajeros en las Rutas, dicho servicio es mucho más costoso [...] [énfasis añadido]”<sup>185</sup> y las manifestaciones de NAVEGANTO en donde señala que, entre Isla Mujeres y Cancún, por el lado de Isla Mujeres “[...] tampoco existe una pista de aterrizaje aéreo para el Público en general [...]”<sup>186</sup> Además, estos servicios no son sustitutos viables por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos como un nuevo oferente, puesto que la infraestructura para el transporte terrestre es inexistente y la infraestructura aérea disponible no puede ser utilizada para brindar el STMP.

Con respecto a la RUTA COZUMEL, en el DP se señala que el transporte aéreo no es una opción que permita al público en general sustituir el STMP en la modalidad de ferri debido a la insuficiente infraestructura aeroportuaria en la isla de Cozumel y a que los servicios privados son más costosos.<sup>187</sup> Lo anterior de conformidad con lo señalado por la propia MAGNA en donde reconoce que “[...] no es viable para el público en general intercambiar el STMP por algún otro medio de transporte vía aérea [...] pues si bien existen servicios aéreos privados de traslado de pasajeros en las Rutas, dicho servicio es mucho más costoso [...] [énfasis añadido].”<sup>188</sup> y las manifestaciones de WINJET en donde señala que “[...] ni Playa del Carmen ni Cozumel cuentan con la infraestructura aeroportuaria suficiente para el aterrizaje y

<sup>184</sup> Información pública disponible en la página de internet <https://cancunairplanetours.com/mx/renta-aviones-horas/>, muestra que un vuelo chárter en avión privado saliendo de Cancún, Playa del Carmen o Cozumel en una avioneta con capacidad para ocho pasajeros tiene un costo aproximado de \$88,755.66 (ochenta y ocho mil setecientos cincuenta y cinco pesos 66/100 M.N.) por hora y lo más económico es el helicóptero para tres personas por un monto de \$28,371.72 (veintiocho mil trescientos setenta y un pesos 72/100 M.N.). Para la conversión del precio se utilizó el tipo de cambio peso-dólar de \$20.28 (veinte pesos 28/100 M.N.), publicado el veintidós de noviembre en el DOF. Otra referencia que puede servir como ejemplo se encuentra en la siguiente página <https://privejets.com/on-demand-jet-charter/pricing>

<sup>185</sup> Folio 2102 del EXPEDIENTE.

<sup>186</sup> Folio 655 del EXPEDIENTE.

<sup>187</sup> Información pública disponible en la página de internet [Renta de Aviones y Helicópteros por hora en Cancún | Cancun Airplane Tours](https://cancunairplanetours.com/mx/renta-aviones-horas/), muestra que un vuelo chárter en avión privado saliendo de Cancún, Playa del Carmen o Cozumel en una avioneta con capacidad para ocho pasajeros tiene un costo aproximado de \$88,755.66 (ochenta y ocho mil setecientos cincuenta y cinco pesos 66/100 M.N.) por hora y lo más económico es el helicóptero para tres personas por un monto de \$28,371.72 (veintiocho mil trescientos setenta y un pesos 72/100 M.N.). Para la conversión del precio se utilizó el tipo de cambio peso-dólar de \$20.28 (veinte pesos 28/100 M.N.), publicado el veintidós de noviembre en el DOF. Otra referencia que puede servir como ejemplo se encuentra en la siguiente página <https://privejets.com/on-demand-jet-charter/pricing>

<sup>188</sup> Folio 2102 del EXPEDIENTE.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

*despegue de aeronaves de esas dimensiones, con las frecuencias que se requeriría para transportar a los 12,000 pasajeros aproximadamente [...]*".<sup>189</sup> Además, estos servicios no son sustitutos viables por el lado de la oferta, ya que un oferente de estos servicios tendría que incurrir en costos significativos como un nuevo oferente debido a que la infraestructura para el transporte terrestre es inexistente y la infraestructura aérea disponible no puede ser utilizada para brindar el STMP.

Son **infundadas** también las manifestaciones de MAGNA sobre la necesidad de cubrir la totalidad de la demanda, toda vez que el DP no señala que los prestadores del servicio sustituto deban tener la capacidad de atender por sí mismos la totalidad de la demanda, como erróneamente señaló MAGNA. Lo que el DP señala es que el STMP en la modalidad de ferri no tiene sustitutos por el lado de la oferta, porque los prestadores de servicio de transporte alternativos tendrían que incurrir en costos significativos para cubrir la demanda de forma suficiente y oportuna.

Por otra parte, MAGNA señala que no es necesario que un prestador del SERVICIO DE TRANSBORDADOR incurra en inversiones o gastos como si se tratara de un nuevo oferente, toda vez que ya prestan el servicio a pasajeros sin vehículo y que además la AI se limitó a evaluar si los TRANSBORDADORES pueden prestar el servicio en los mismos muelles en los que actualmente lo hacen los ferris, dejando fuera del análisis la posibilidad de que el servicio se preste en los muelles en los que actualmente lo hacen los TRANSBORDADORES y que de haber realizado dicho análisis la AI hubiera concluido que desde el lado de la oferta el SERVICIO DE TRANSBORDADOR es sustituto del STMP en la modalidad de ferri. Además, señala que la AI tampoco consideró que los prestadores del SERVICIO DE TRANSBORDADOR ya cuentan con las embarcaciones idóneas para prestar el servicio por lo que no tendrían que realizar una gran inversión.

Lo anterior es **infundado** toda vez que, tal y como se desarrolló en el numeral 3.2.2. de la presente resolución, en los servicios de transporte la decisión del consumidor para viajar con determinada compañía está influida por la capacidad del agente económico de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores, esto es que lleguen a los puntos de su interés y en los tiempos de su preferencia. En este sentido, si bien los usuarios pueden acceder a pie a algunos TRANSBORDADORES esto no significa que los oferentes del servicio tengan la capacidad de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores del STMP en la modalidad de ferri. En este sentido y como se ha señalado en el numeral 3.2.2., el SERVICIO DE TRANSBORDADOR es más lento que el STMP en la modalidad de ferri. Además, MAGNA no presenta documentación o información que demuestre que los prestadores del SERVICIO DE TRANSBORDADOR tienen la capacidad de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores o que las modificaciones que tengan que realizar a las embarcaciones para cubrir esas necesidades son menores y no representan altos gastos en inversión y que además pueden realizarse en un lapso de tiempo razonable, lo cual es requerido por la LFCE para demostrar la sustitución por el lado de la oferta.

Por último, MAGNA señala que no es necesario que las embarcaciones menores y servicio de turismo náutico cubran la totalidad de la demanda para ser considerados como servicios sustitutos por el lado de la oferta.

<sup>189</sup> Folios 5756 y 5757 del EXPEDIENTE.



Son **infundadas** las manifestaciones anteriores, toda vez que como se ha señalado en párrafos anteriores el DP no señala que los prestadores del servicio sustituto deban tener la capacidad de atender por sí mismos la totalidad de la demanda, como erróneamente señaló MAGNA. Lo que el DP señala es que el STMP en la modalidad de ferri no tiene sustitutos por el lado de la oferta, porque los prestadores de servicio de transporte alternativos tendrían que incurrir en costos significativos para cubrir la demanda de forma suficiente y oportuna.

**3.3. EL DP ES ILEGAL TODA VEZ QUE SE CONSIDERA QUE TANTO LOS TURISTAS COMO LOS CONSUMIDORES LOCALES PERTENECEN A UN MISMO MERCADO RELEVANTE**

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>190</sup>

El DP es ilegal, por no cumplir con lo ordenando por el artículo 58, fracción I de la LFCE, ya que la AI definió que existen dos mercados relevantes, que sólo difieren en cuanto a la ruta, omitiendo valorar las implicaciones que tienen para la definición de esos mercados el que la demanda del STMP en la modalidad de ferri se integra por dos tipos de usuarios (i) los pasajeros locales y (ii) los pasajeros foráneos o turistas, situación reconocida por la propia AI en el DP. La AI debió separar los mercados relevantes, considerando un mercado relevante para los pasajeros locales y en un mercado relevante para los pasajeros foráneos.

La segmentación de los mercados relevantes, por tipo de pasajeros, tiene trascendencia desde el punto de vista jurídico y económico, pues existen indicios de que servicios de transporte distintos al STMP en la modalidad de ferri son sustitutos para el mercado local pero no así para el mercado foráneo y viceversa.

La AI reconoció que el STMP se demanda por dos tipos de pasajeros, los locales y los foráneos o turistas. La AI señala que cada uno de esos dos grupos tiene necesidades y preferencias distintas, pues mientras los pasajeros locales se trasladan como parte de sus actividades cotidianas y programadas de trabajo y negocios, los pasajeros foráneos o turistas tienen la necesidad de transportarse como parte de las actividades de turismo que llevan a cabo durante sus vacaciones y visitas a lugares de interés en la ZONA NORTE. En este sentido, la AI reconoce que el STMP satisface necesidades distintas dependiendo de si el pasajero es local o si es un pasajero foráneo.

En virtud de las diferencias significativas que existe entre las necesidades de los pasajeros locales y los pasajeros turistas, que necesariamente darán lugar a resultados diferentes respecto de la relación de sustituibilidad entre diversos servicios de transporte, así como a diferentes conclusiones en cuanto a las condiciones de competencia que existe en cada segmento, resultaba necesario separar a este tipo de usuarios en mercados relevantes distintos.

<sup>190</sup> Páginas 86 a 101 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.



A continuación, expongo con más detalle las diferencias que existen entre los pasajeros locales y los pasajeros foráneos y sus implicaciones en el análisis de sustituibilidad de los diversos servicios de transporte en la ZONA NORTE:

- **Necesidades diferentes.** Los pasajeros locales y los pasajeros foráneos utilizan el servicio de transporte entre la parte continental y la parte insular de la ZONA NORTE para fines distintos.
- **Capacidad de pago y preferencias diferentes.** La capacidad de pago de los pasajeros turistas suele ser mucho mayor que la de los pasajeros locales. Además, los pasajeros turistas suelen dar mayor importancia a factores como la comodidad al elegir el medio de transporte que usarán durante sus vacaciones.
- **Elasticidad.** La elasticidad de precio de la demanda de ambos segmentos de pasajeros es distinta como consecuencia de los factores anteriores. En el caso concreto, es muy probable que la sensibilidad de los pasajeros locales y pasajeros foráneos sean muy distintas ante un aumento en las tarifas del STMP en la modalidad de ferri, pues el pasajero local además, de tener una capacidad de pago más limitada, se ve impactado más gravemente por el aumento de precio, ya que usa el STMP en la modalidad de ferri como parte de sus actividades cotidianas, mientras que para el pasajero foráneo se trata de un gasto ocasional.
- En el caso concreto, la elasticidad cruzada de precio respecto a otros servicios de transporte marítimo también será diferente, pues mientras que para un pasajero local puede llegar a ser indistinto usar el STMP en la modalidad de ferri o el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, si ello le genera un ahorro, un pasajero turista hospedado en la ZONA HOTELERA puede ser más renuente a usar el SERVICIO DE TRANSBORDADOR; además, hay mayor probabilidad de que un pasajero local tenga un vehículo a su disposición u opte por usar un servicio de taxi colectivo, en comparación con un pasajero turista, lo que hace que el factor de la elasticidad cruzada entre el STMP en la modalidad de ferri y el SERVICIO DE TRANSBORDADOR sea más alto para pasajeros locales que para foráneos.

Las diferencias en la elasticidad y en la elasticidad cruzada de precio que existen entre pasajeros locales y pasajeros foráneos necesariamente llevará a resultados diferentes al aplicar la prueba del monopolista hipotético. Situación que corrobora la necesidad económica y jurídica de separar esos dos segmentos en dos mercados relevantes independientes, a fin de estar en posibilidad de identificar correctamente cuáles servicios son sustitutos para pasajeros locales y cuáles para pasajeros turistas.

- **Distribución de horarios.** Mientras que los pasajeros locales pueden demandar mayormente el servicio de transporte en la mañana y en la noche, los turistas no tienen una preferencia marcada como tal.





- **Diferencias en el régimen tarifario.** Existe una diferencia significativa en las tarifas que se cobran a los pasajeros locales y los pasajeros turistas.

En el propio DP se reconoció que existen diferencias significativas entre las tarifas que deben pagar por el STMP en la modalidad de ferri los pasajeros locales y los turistas en la RUTA ISLA MUJERES.

Para demostrar lo anterior, se reproducen las tarifas ofrecidas por MAGNA en la RUTA PUERTO JUÁREZ vigentes desde el nueve de febrero de dos mil diecisiete y hasta finalizar el PERIODO, información a partir de la cual se observa que mientras la tarifa para pasajeros locales es de \$97.50 esa tarifa es de \$240 pesos para pasajeros foráneos, una diferencia de más del doble (equivalente a un aumento de 246%).

| MODALIDA<br>D | CATEGORIA | SERIE | DESCRIPCION                     | Tarifa    |
|---------------|-----------|-------|---------------------------------|-----------|
| Pasajeros     | Turista   | IAT   | IM Turista Sencillo Adulto      | \$ 160.00 |
| Pasajeros     | Turista   | IMT   | IM Turista Sencillo Menor       | \$ 130.00 |
| Pasajeros     | Turista   | IAR   | IM Quintana Roo Sencillo Adulto | \$ 78.00  |
| Pasajeros     | Turista   | IMR   | IM Quintana Roo Sencillo Menor  | \$ 46.00  |
| Pasajeros     | Residente | IAU   | IM Adulto Ultraplan Sencillo    | \$ 42.00  |
| Pasajeros     | Residente | IAG   | IM Adulto Grupos                | \$ 42.00  |
| Pasajeros     | Turista   | II    | IM Insen                        | \$ 26.00  |
| Pasajeros     | Residente | IEU   | IM Estudiante Sencillo          | \$ 16.00  |
| Pasajeros     | Turista   | IN    | IM Infante                      | Sin Costo |

Corroborar lo anterior, la Tabla 10. “*Tarifas efectivamente cobradas por Magna en viajes sencillo en la Ruta Puerto Juárez durante el Periodo*”.

Tabla 10. Tarifas efectivamente cobradas por MAGNA en viajes sencillos en la RUTA PUERTO JUÁREZ durante el PERIODO<sup>191</sup>

| Categoría                    | 2015  | 2016 <sup>a</sup> | 2017 <sup>b</sup> - 2020 |
|------------------------------|-------|-------------------|--------------------------|
| Turista Sencillo Adulto      | N.D.  | \$ 100            | \$ 160                   |
| Turista Sencillo Menor       | N.D.  | \$ 80             | \$ 130                   |
| Quintana Roo Sencillo Adulto | \$ 78 | \$ 78             | \$ 78                    |
| Quintana Roo Sencillo Menor  | \$ 46 | \$ 46             | \$ 46                    |
| Adulto Ultraplan Sencillo    | \$ 42 | \$ 42             | \$ 42                    |
| Adulto Grupos                | \$ 42 | \$ 42             | \$ 42                    |
| Insen                        | \$ 26 | \$ 26             | \$ 26                    |

<sup>191</sup> Información visible en el folio 5363 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado “*Tarifas máximas.xlsx*”.



| Categoría           | 2015  | 2016 <sup>a</sup> | 2017 <sup>b</sup> - 2020 |
|---------------------|-------|-------------------|--------------------------|
| Estudiante Sencillo | \$ 16 | \$ 16             | \$ 16                    |

**Notas:**

<sup>a</sup> Fecha de cambio de precios a partir del veinticuatro de diciembre de dos mil dieciséis.

<sup>b</sup> Fecha de cambio de precios a partir del nueve de febrero de dos mil diecisiete.

N.D: Información no disponible.

Por otra parte, se reproducen las tarifas ofrecidas por MAGNA en las RUTAS ZONA HOTELERA vigentes desde el 20 de abril de 2019 y hasta finalizar el PERIODO, en las que se observa que todas las tarifas están dirigidas a pasajeros foráneos:

| MODALIDAD | CATEGORIA | SERIE | DESCRIPCION                    | Tarifa    |
|-----------|-----------|-------|--------------------------------|-----------|
| Pasajeros | Turista   | ARIS  | Playa Tortugas Adulto Sencillo | \$ 322.50 |
| Pasajeros | Turista   | NRIS  | Playa Tortugas Niño Sencillo   | \$ 215.00 |
| Pasajeros | Turista   | ARIS  | Playa Linda Adulto Sencillo    | \$ 322.50 |
| Pasajeros | Turista   | NRIS  | Playa Linda Niño Sencillo      | \$ 215.00 |
| Pasajeros | Turista   | ARIS  | Playa Caracol Adulto Sencillo  | \$ 322.50 |
| Pasajeros | Turista   | NRIS  | Playa Caracol Niño Sencillo    | \$ 215.00 |

Corroborar lo anterior, la Tabla 11. "Tabla 11. Tarifas efectivamente cobradas por MAGNA en viajes sencillo en las RUTAS ZONA HOTELERA durante el PERIODO".

| Año               | Adulto Sencillo | Niño Sencillo |
|-------------------|-----------------|---------------|
| 2015              | \$ 223.58       | \$ 127.76     |
| 2016 <sup>a</sup> | \$ 252.98       | \$ 144.56     |
| 2017              | \$ 255.78       | \$ 146.16     |
| 2018              | \$ 260.40       | \$ 148.80     |
| 2019 <sup>b</sup> | \$ 275.00       | \$ 183.33     |
| 2020              | \$ 322.50       | \$ 215.00     |

**Notas:**

<sup>a</sup> Fecha de cambio de precios a partir del tres de diciembre de dos mil dieciséis.

<sup>b</sup> Fecha de cambio de precios a partir del veinte de abril de dos mil diecinueve.

Por lo que hace a NAVEGANTO y las categorías que integran su sistema tarifario, se reproduce la Tabla 12. "Tarifas efectivamente cobradas por NAVEGANTO en viajes sencillos en la RUTA PUERTO JUÁREZ durante 2018 - 2020":

| Categoría                        | 2018   | 2019   | 2020   |
|----------------------------------|--------|--------|--------|
| Turista Extranjero Adulto Simple | \$ 140 | \$ 140 | \$ 150 |



| Categoría                            | 2018   | 2019   | 2020   |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|
| Turista Extranjero Niño Simple       | \$ 115 | \$ 115 | \$ 125 |
| Turista Nacional Adulto Simple       | \$ 105 | \$ 105 | \$ 115 |
| Turista Nacional Niño Simple         | \$ 85  | \$ 85  | \$ 100 |
| Residente Quintana Roo Adulto Simple | \$ 35  | \$ 35  | \$ 35  |
| Residente Quintana Roo Niño Simple   | \$ 13  | \$ 13  | \$ 13  |
| Residente Isla Mujeres Adulto Simple | \$ 35  | \$ 35  | \$ 35  |
| Residente Isla Mujeres Niño Simple   | \$ 13  | \$ 13  | \$ 13  |
| INAPAM Simple                        | \$ 20  | \$ 20  | \$ 20  |

Así pues, la Tabla 6 “Tipos de usuario de la Ruta Puerto Juárez” refleja los diferentes grupos de usuarios que existen en esa ruta, según las tarifas ofrecidas por MAGNA y NAVEGANTO durante el PERIODO.

| Segmento de mercado          | RUTAS ZONA HOTELERA <sup>a</sup> | RUTA PUERTO JUÁREZ | Descripción del segmento  |
|------------------------------|----------------------------------|--------------------|---|
| Turista <sup>b</sup>         | Sí                               | Sí                 | Turista nacional e internacional  |
| Locales <sup>c</sup>         | No                               | Sí                 | Locales Quintana Roo  |
| Residentes                   | No                               | Sí                 | Residente Cozumel o de Isla Mujeres   |
| INAPAM                       | Sí                               | Sí                 | Personas nacionales de la tercera edad  |
| Pensionados y maestros       | No                               | Sí                 | Pensionados, discapacitados y maestros en periodo vacacional de acuerdo con el calendario de la Secretaría de Educación Pública |
| Estudiantes                  | No                               | Sí                 | Estudiantes, gobierno   |
| Otras MAGNA <sup>d</sup>     | Sí                               | Sí                 | Varios segmentos poblacionales  |
| Otras NAVEGANTO <sup>e</sup> | No                               | Sí                 | Varios segmentos poblacionales  |

**Notas:**

<sup>a</sup> Incluye las rutas de los SERVICIOS ZONA HOTELERA.

<sup>b</sup> NAVEGANTO tiene tarifas diferenciadas para “TURISTA NACIONAL” y “TURISTA EXTRANJERO”.

<sup>c</sup> La categoría utilizada por NAVEGANTO es “RESIDENTE ISLA MUJERES”.

<sup>d</sup> Categorías disponibles para MAGNA, que corresponden a “ISSFAM”, “Militares y Marinos”, “Cortesía”, “Pase de Trabajo”, “Cortesía Institucional” y “Colaborador”. Las categorías “Cortesía Institucional” y “Colaborador” sólo están disponibles en el SERVICIO PUERTO JUÁREZ; las demás, están disponibles tanto en el SERVICIO PUERTO JUÁREZ como en los SERVICIOS ZONA HOTELERA.

<sup>e</sup> Categorías disponibles para NAVEGANTO, que corresponden a “PERSONAL NAVEGANTO GRATUITO”, “Boleto Voucher Empresa”, “INFANTE”, “LANCHERO” y “LOCAL 5R”.

Por lo que hace a la RUTA COZUMEL, se reproducen las tarifas ofrecidas por MAGNA vigentes desde el dos mil diecinueve y hasta finalizar el PERIODO, en las que se observa que las diferentes categorías que conforman el sistema tarifario:



| MODALIDAD | CATEGORIA | SERIE | DESCRIPCION                    | Tarifa    |
|-----------|-----------|-------|--------------------------------|-----------|
| Pasajeros | Turista   | CAR   | CZM adulto sencillo            | \$ 200.00 |
| Pasajeros | Turista   | CNR   | CZM niño sencillo              | \$ 160.00 |
| Pasajeros | Turista   | CA1   | CZM primera sencillo           | \$ 260.00 |
| Pasajeros | Turista   | CAP   | CZM adulto peninsular sencillo | \$ 150.00 |
| Pasajeros | Turista   | CNP   | CZM niño peninsular sencillo   | \$ 100.00 |
| Pasajeros | Residente | CAU   | CZM Ultraplan adulto sencillo  | \$ 95.00  |
| Pasajeros | Residente | CNU   | CZM Ultraplan niño sencillo    | \$ 60.00  |
| Pasajeros | Turista   | CI    | CZM INAPAM sencillo            | \$ 90.00  |

Corroborar lo anterior la Tabla 17. "Tabla 17. Tarifas efectivamente cobradas por MAGNA en la RUTA COZUMEL durante el PERIODO".

| Categoría                  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018 <sup>a</sup> | 2019 <sup>b</sup> | 2020  |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------------------|-------------------|-------|
| Adulto sencillo            | \$163 | \$163 | \$163 | \$200             | \$200             | \$200 |
| Niño sencillo              | \$97  | \$97  | \$97  | \$130             | \$160             | \$160 |
| Primera sencillo           | N.A.  | \$220 | \$220 | \$220             | \$260             | \$260 |
| Adulto Peninsular sencillo | N.A.  | \$115 | \$115 | \$115             | \$150             | \$150 |
| Niño peninsular sencillo   | N.A.  | \$60  | \$60  | \$60              | \$100             | \$100 |
| Ultraplan adulto sencillo  | \$84  | \$70  | \$70  | \$70              | \$95              | \$95  |
| Ultraplan menor sencillo   | \$40  | \$30  | \$30  | \$30              | \$60              | \$60  |
| INAPAM sencillo            | \$84  | \$60  | \$60  | \$60              | \$90              | \$90  |

**Notas:**

<sup>a</sup> Fecha de cambio de precios a partir del primero de mayo de dos mil dieciocho.

<sup>b</sup> Fecha de cambio de precios a partir del veintiocho de febrero al diecinueve de noviembre de dos mil diecinueve.

N.A.: No aplica.

Por lo que hace a las tarifas cobradas por WINJET, no fue posible corroborar las tarifas cobradas durante el PERIODO, puesto que esa información fue clasificada como confidencial; sin embargo, a partir de información pública se observa que su sistema tarifario también distingue entre pasajeros locales y foráneos.

Además, la AI contaba con información de la APIQROO en donde se identifica claramente la existencia de dos tipos de pasajeros.

Así pues, el sistema tarifario de MAGNA como de NAVEGANTO en la RUTA PUERTO JUÁREZ como el sistema tarifario de MAGNA y WINJET en la RUTA COZUMEL, al prever tarifas diferentes entre pasajeros locales y pasajeros turistas, cuya variación económica





es significativa, refleja que esos segmentos de la demanda no son equiparables, pues se transportan entre la parte insular y continental por motivos, capacidades de pago y preferencias diferenciadas.

Finalmente, los dos segmentos que conforman la demanda del STMP en la modalidad de ferri que ofrece MAGNA también difieren en forma significativa en cuanto a su proporción en la RUTA ISLA MUJERES y la RUTA COZUMEL. Por lo que hace a la RUTA PUERTO JUÁREZ, los pasajeros locales ascendieron a un promedio anual de **B\*** en dos mil diecinueve, **B\*** en dos mil veinte y a **B\*** de enero al diecinueve de marzo de dos mil veinte. En cambio, en las RUTAS ZONA HOTELERA el **B\*** de los pasajeros es turista. Por su parte, en la RUTA COZUMEL, **B\*** de los pasajeros fueron locales durante el dos mil diecinueve, mientras que dos mil veinte fue un año con tendencias variables, pues mientras que en enero **B\*** de los pasajeros fueron locales, en marzo y abril ese porcentaje ascendió a **B\***, bajando a **B\*** en diciembre. En lo que va de dos mil veintiuno, el porcentaje de pasajeros locales fue de **B\*** en enero, **B\*** en febrero y **B\*** hasta el diecinueve de marzo de dos mil veintiuno.

Con el propósito de demostrar la relevancia y trascendencia de separar a los dos segmentos que integran la demanda del servicio de transporte en dos mercados relevantes independientes (un mercado relevante local y un mercado relevante foráneo) en la definición de la dimensión servicio de esos mercados relevantes, a continuación se reseñan algunos de los argumentos hechos valer en la Manifestación Segunda que acreditan que mientras que en el mercado relevante local dos servicios podrían no ser sustitutos, sí pueden tener ese carácter en el mercado relevante foráneo y viceversa.

Por lo que concierne específicamente al pasajero turista, como quedó acreditado, tanto el STMP en la modalidad de ferri como el STMP Turismo Náutico satisfacen exactamente la misma necesidad, trasladarse a Isla Mujeres o Cozumel para visitar lugares de interés en esas zonas insulares. Por ello, al analizar las alternativas que existen para ir a visitar Isla Mujeres o Cozumel como parte de sus actividades de turismo, los turistas toman en cuenta al STMP en la modalidad de ferri al igual que el STMP en la modalidad de turismo náutico. En este sentido, ante un incremento significativo y no transitorio en el precio del STMP en la modalidad de ferri, es muy probable que un pasajero turista opte por usar el STMP en la modalidad de turismo náutico, pues además de que lo trasladara entre la parte continental y parte insular de la ZONA NORTE, ese servicio lo llevará directamente a los sitios de interés turístico. La AI omitió tal análisis de manera indebida ya que de haberse analizado hubiera llegado a concluir que, para el mercado relevante foráneo el STMP en la modalidad de turismo náutico si es sustituto del STMP en la modalidad de ferri. En cambio, no es tan evidente que esos servicios pudieran ser sustitutos para los pasajeros locales, pues ellos se trasladan con otra finalidad y tienen preferencias muy distintas a las de un pasajero turista.

Eliminado: 11 palabras



Lo mismo ocurre con el servicio de transporte aéreo, ante un incremento de significativo y no transitorio en el precio del STMP en la modalidad de ferri, es muy probable que un pasajero turista opte por viajar en avión en la ruta Cancún - Cozumel, en lugar de trasladarse vía terrestre a Playa del Carmen y, luego, usar el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL, pues la diferencia en precios puede ser no significativa, más aún si se consideran las ganancias en comodidad y menores tiempos de traslado. En cambio, no es tan evidente que esos servicios de transporte aéreo sean sustitutos para los pasajeros locales, pues ellos ya radican en Playa del Carmen o Cozumel; por lo que no enfrentan los costos económicos y en tiempo para el traslado a los muelles. Como consecuencia de lo anterior la AI debió concluir que el mercado relevante foráneo se integra por el STMP en la modalidad de ferri, el STMP en la modalidad de turismo náutico y el servicio de transporte aéreo pues se trata de servicios que se ejercen restricciones competitivas entre sí. De modo que ante un incremento de significativo y no transitorio en el precio del STMP en la modalidad de ferri la amenaza de los pasajeros turistas migren a los otros dos servicios hará desistir a los oferentes del STMP en la modalidad de ferri de aumentar sus tarifas.

En contraste, ante un incremento significativo y no transitorio en el precio del STMP en la modalidad de ferri, es muy probable que un pasajero local opte por viajar a bordo del TRANSBORDADOR como pasajero sin vehículo (pasajero a pie) o usando el SERVICIO DE TRANSBORDADOR si se traslada a bordo de un vehículo a su disposición o el servicio de taxi colectivo. Más, si se toman en consideración las ganancias en comodidad, menores cambios de transporte (con sus respectivos tiempos de espera) y menores tiempos de traslado. Situación que no fue analizada por la AI y que de haberse analizado correctamente hubiere llevado a concluir que, para el mercado relevante de pasajeros locales el SERVICIO DE TRANSBORDADOR y el STMP a bordo de TRANSBORDADORES para pasajeros sin vehículo sí son servicios sustitutos del STMP en la modalidad de ferri.

En ese sentido, la conclusión de la AI respecto de la ausencia de sustitutos del STMP en la modalidad de ferri, así como sobre la ausencia de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES se encuentra viciada, por derivar de un análisis deficiente e incompleto sobre los pasajeros que integran la demanda de ese servicio.

Las manifestaciones de MAGNA son infundadas.

Lo que se observa en los MERCADOS RELEVANTES es la prestación de un servicio homogéneo en donde los prestadores de servicio tienen la capacidad de implementar discriminación de precios. De esta forma, las empresas establecen diferentes categorías tarifarias para consumidores locales y turistas, sin embargo, el servicio que ofrecen al consumidor es idéntico; es decir, todos los pasajeros comparten el viaje en la misma embarcación, horario y tipo de asiento.

En ese sentido, MAGNA confunde la posibilidad de implementar discriminación de precios con la existencia de productos diferenciados. De acuerdo con la teoría económica, existe discriminación de





precios cuando el mismo bien es vendido a diferentes precios a diferentes consumidores.<sup>192</sup> Dicha segmentación se puede realizar a través de los volúmenes de compra o bien considerando las características de los consumidores. Cabe destacar que de conformidad con la teoría económica para que una empresa pueda aplicar una discriminación en precios es necesaria la existencia de cierto poder de mercado.<sup>193</sup>

Por otra parte, si bien se identifica que los agentes económicos que operan en los MERCADOS RELEVANTES han establecido precios diferentes a los pasajeros locales y foráneos, no se identifican elementos que permitan sostener que existen limitantes para que los prestadores del servicio en los MERCADOS RELEVANTES no puedan ofrecer el servicio a la totalidad de los pasajeros, máxime cuando el servicio que se ofrece a todos los pasajeros es idéntico.

Cabe señalar que el marco analítico propuesto por MAGNA implicaría que en todos los mercados en donde exista discriminación de precios, se debe de determinar que cada tipo de consumidor se encuentra en un mercado relevante distinto y que los oferentes no pueden abastecer a todos los consumidores. Por lo anterior, se considera errónea la conclusión de MAGNA respecto de que cada segmento de usuarios constituye un mercado relevante distinto y distinguible del otro, con una dinámica competitiva propia.

En este sentido, se debe tener presente que en el DP la AI identifica que los pasajeros tienen características diferentes:

*"[...] el tipo de pasajeros que demandan el STMP en la ZONA NORTE responde al movimiento de turistas y trabajadores de empresas principalmente dedicadas a la actividad turística. Así pues, el tipo de pasajeros que demanda transportación a las islas de Cozumel e Isla Mujeres puede agruparse, por su residencia, en pasajeros locales y pasajeros foráneos.*

*Los pasajeros locales se identifican por tener su lugar de residencia dentro del estado de Quintana Roo y la necesidad de transporte de estos mediante el STMP proviene de realizar actividades relacionadas con el trabajo y negocios. Por su parte, los pasajeros foráneos se identifican por su residencia fuera del estado de Quintana Roo, ya sean nacionales o internacionales, y su necesidad de transporte deriva, principalmente, de actividades relacionadas con el turismo.*

*Con base en lo antes expuesto, las diferencias en los tipos de pasajeros del STMP en la ZONA NORTE distinguen las necesidades de transporte marítimo de estos".<sup>194</sup>*

<sup>192</sup> La definición tradicional de la teoría económica señala que existe diferenciación de precios cuando el mismo bien es vendido a diferentes precios a diferentes consumidores. Una definición alternativa es que existe discriminación de precios cuando dos o más bienes similares son vendidos a precios que están en diferentes proporciones con respecto al coste marginal. Véase: Varian (1987), "Price discrimination" en R. Schmalensee y R. Willing (eds.), *Handbook of Industrial Organization* (Nort-Holland).

<sup>193</sup> Varian (1987:599): "Se necesitan tres condiciones para que la discriminación de precios sea una solución viable al problema de precios de una empresa. Primero, la empresa debe tener cierto poder de mercado. En segundo lugar, la empresa debe tener la capacidad de clasificar a los clientes. Y tercero, la empresa debe poder evitar la reventa" Traducción propia de conformidad con lo establecido en el artículo 113 de la LFCE. Texto original: "Three conditions are necessary in order for price discrimination to be a viable solution to a firm's pricing problem. First, the firm must have some market power. Second, the firm must have the ability to sort customers. And third, the firm must be able to prevent resale".

<sup>194</sup> Página 42 del DP.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

Asimismo, la AI refiere que los oferentes *"tienen mecanismos para garantizar que cada usuario pague, por lo menos, la tarifa que le corresponda, en consideración al grupo al que pertenezca, pues requieren que los usuarios lo acrediten con un documento idóneo si desean adquirir un boleto con una tarifa más baja"*.<sup>195</sup>

Es decir, lo que se observa en los MERCADOS RELEVANTES es la prestación de un servicio homogéneo en donde los prestadores de servicio tienen la capacidad de implementar discriminación de precios. Las empresas establecen diferentes categorías tarifarias para consumidores locales y turistas; sin embargo, el servicio que ofrecen al consumidor es idéntico.

Por otra parte, el análisis de MAGNA es parcial, dado que analiza únicamente la perspectiva de la demanda (al señalar que los consumidores pueden tener características diferentes), y omite analizar el lado de la oferta. MAGNA omite señalar que no existen restricciones para que los agentes económicos que prestan el STMP en la modalidad de ferri atiendan a la totalidad de los pasajeros. Asimismo, MAGNA omite señalar que el servicio que ofrecen los prestadores del STMP en la modalidad de ferri es el mismo que se ofrece a la totalidad de los consumidores, esto es, que los locales y los turistas viajan en la misma nave y no se identifican diferencias en el tipo de servicio que reciben ni se necesitan naves especiales, en términos de modificaciones técnicas de la embarcación o instalaciones particulares necesarias para transportar a un grupo o a otro.

Al respecto, todos los agentes económicos que operan en los MERCADOS RELEVANTES ofrecen sus servicios a todos los pasajeros de manera simultánea, sin importar el tipo de consumidor que se trate (local o turista). Además, todos los pasajeros comparten el viaje en el mismo barco, horario y tipo de asiento. Lo anterior refleja que no existen barreras para que los agentes económicos que prestan el STMP puedan atender a la totalidad de los pasajeros sin importar el tipo de consumidores que se trate.

Al respecto, no debe pasar desapercibido que el STMP en la modalidad de ferris no se ofrece por separado a los distintos tipos de usuarios, es decir, no existe una oferta de embarcaciones sólo para pasajeros locales y otra oferta para turistas o pasajeros foráneos. En ese sentido, no existe un mercado únicamente para los pasajeros locales y otro para los pasajeros foráneos o turistas. Los señalamientos anteriores demuestran la importancia del análisis desde la perspectiva de la oferta en la definición del mercado relevante, el cual MAGNA pretende indebidamente soslayar o ignorar.

Por las razones expuestas, MAGNA no acredita que en el DP se haya omitido indebidamente separar los mercados relevantes, considerando un mercado relevante para los pasajeros locales y otro para los pasajeros foráneos. Lo anterior, sin perjuicio de que otros elementos y consideraciones permitan al Pleno llegar a una conclusión diferente a la de la AI, respecto a la definición de los mercados relevantes de conformidad con lo señalado en la consideración QUINTA de la presente resolución.

<sup>195</sup> Página 63 del DP.





### 3.4. EL DP ES ILEGAL YA QUE SE HIZO UN ANÁLISIS DEFICIENTE E INCOMPLETO SOBRE LA CAPACIDAD DE MAGNA PARA FIJAR PRECIOS

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>196</sup>

La AI realizó un análisis deficiente e incompleto, de conformidad con lo establecido en el artículo 59, fracción I de la LFCE, sobre mi capacidad para fijar precios sin que mis competidores puedan contrarrestar dicho poder.

La AI: (i) omitió realizar un análisis sobre la estructura de costos que enfrente respecto a las tarifas que ofrezco al público, a efecto de determinar mi grado de rentabilidad, deficiencia que impide contar con elementos para sostener, o siquiera presumir, que mi rentabilidad es alta, condición necesaria para concluir que tengo capacidad para fijar precios; (ii) centró su análisis en tarifas nominales y no reales y no consideró la evolución en costos por prestar el servicio, es decir, no tomó en cuenta que esas tarifas se modifican año con año como consecuencia de la inflación, el impacto que tienen los incrementos en mis costos, así como del tipo de cambio del peso frente al dólar; y (iii) no consideró que compito a través [REDACTED] B\*

[REDACTED] única dimensión de la competencia en la que indebidamente se enfoca el DP.

De haber realizado un análisis correcto sobre mi capacidad para fijar las tarifas en el STMP en la modalidad de ferri, la AI hubiere concluido que no tengo capacidad para fijar precios y que, por el contrario, mi estrategia de competencia [REDACTED] B\*

[REDACTED], pese a que ha habido aumentos significativos en costos y caídas graves en la demanda causadas por la pandemia. En este sentido, mi actuar es incompatible con un mercado en el que no existen condiciones de competencia efectiva, como indebidamente señala la AI.

Asimismo, MAGNA manifestó lo siguiente:<sup>197</sup>

#### PODER SUSTANCIAL DE MERCADO

En síntesis, de conformidad con los artículos 59 de la LFCE y 8 y 9 de las DRLFCE el poder de mercado es la capacidad de aumentar los precios unilateralmente o bien restringir el abasto sin que los competidores actuales o potenciales puedan contrarrestar ese poder.

En ese sentido, la noción básica o núcleo esencial del poder sustancial de mercado lo constituye la capacidad de un agente económico para fijar unilateralmente precios por encima de los márgenes de utilidad determinados con base en sus costos reales y/o

<sup>196</sup> Páginas 101 a 103 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.

<sup>197</sup> Páginas 103 a 107 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.



**restringir artificialmente el abasto sin que los otros participantes actuales o potenciales en el mercado puedan contrarrestar dicho poder.**

**El artículo 59 de la LFCE prevé diversos elementos de análisis que permiten determinar si efectivamente existe un agente económico con poder sustancial. Sin embargo, en caso de existir elementos de convicción que demuestren que no se reúne el requisito previsto en la fracción I -capacidad para fijar precios o restringir el abasto- continuar con el análisis del resto de los elementos previstos en ese precepto no conduciría a ningún fin práctico.<sup>198</sup>**

Esta autoridad advierte que las manifestaciones de MAGNA contenidas en el numeral 3.4, de la presente resolución no consisten en argumentos que traten de desvirtuar las conclusiones del DP por sí mismas, sino que de la lectura integral del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno se advierte que las mismas son manifestaciones introductorias a los argumentos señalados en los numerales 3.4.1., 3.4.2. y 3.4.3. de la presente resolución. Por lo anterior, no se considera necesario entrar a su análisis en particular toda vez que dichas manifestaciones serán analizadas de forma integral en los numerales anteriormente señalados.

#### **3.4.1. EL DP NO CONTIENE UN ANÁLISIS SOBRE LA ESTRUCTURA DE COSTOS DE MAGNA NI SOBRE SU RENTABILIDAD**

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>199</sup>

**En el DP la AI omitió un análisis sobre mi estructura de costos frente a las tarifas que ofrezco al público en general a efecto de determinar el factor de rentabilidad. Dicha deficiencia impide al Pleno contar con elementos suficientes que permitan presumir que mis rentas son altas, condición necesaria para concluir que tengo la capacidad para fijar precios y, por ende, concluir que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES.**

**Primero, para el MERCADO RELEVANTE ISLA MUJERES en su análisis la AI únicamente tomó en consideración que: i) no he rebajado mis tarifas durante el PERIODO pese a las entradas y salidas de agentes económicos; ii) NAVEGANTO señaló que establece sus tarifas por debajo de las mías; y iii) que pese a que mis tarifas se han mantenido por encima de las de NAVEGANTO a partir de dos mil dieciocho, NAVEGANTO no ha podido ganar una participación de mercado superior al 7% (siete por ciento) en el MERCADO ISLA MUJERES.**

**Por lo que hace al MERCADO RELEVANTE COZUMEL la AI únicamente tomó en consideración: i) que pese a que han existido entrada y salida de agentes económicos en**

<sup>198</sup> Cita la Tesis Aislada Tesis [J.]: I.1o.A.E.122 A (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 27, tomo III, febrero de 2016, p. 2036. Reg. digital 2011144.

<sup>199</sup> Páginas 107 a 113 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.





el mercado no se observan alteraciones a la baja en mis tarifas; y ii) WINJET señaló que tiene una estrategia de seguimiento de precio a mis tarifas.

En ese sentido, no es jurídica ni económicamente posible concluir que cuento con la capacidad para fijar las tarifas de STMP en la modalidad de ferri en forma unilateral y artificial si no se demuestra que mi rentabilidad se aleja considerablemente de mis costos.

La teoría económica establece que, en un mercado competitivo, el precio se aproximará al costo marginal.<sup>200</sup> Por lo tanto, un elemento de la capacidad para fijar precios de un agente económico será que exista un margen significativo entre el precio y los costos de prestar un servicio. En la teoría económica el poder sustancial se define como la habilidad de incrementar precios por encima de los costos marginales, a esta relación se le conoce como el índice de Lerner, el cual se puede expresar de la siguiente manera:

$$L = \frac{P - CMg}{P}$$

En donde:

L= índice de Lerner

P=precio

CMg= costo marginal

En la práctica resulta complejo estimar el costo marginal de un bien, sin embargo, se suele utilizar como una aproximación el costo medio. En este sentido, márgenes de rentabilidad elevados de manera sostenida son indicativos de que existe la capacidad para fijar precios y, por lo tanto, de que no existen condiciones de competencia a *contrario sensu*, márgenes de rentabilidad reducidos son indicativos de una importante dinámica competitiva que impide que los agentes económicos incrementen sus precios y logren mayor rentabilidad.

La AI contaba con información financiera, operativa y económica proporcionada por mí y otros agentes económicos, idónea para llevar a cabo el análisis de rentabilidad. A partir de esta información la AI debió evaluar mi estructura de costos frente a los precios que ofrezco al público y así determinar si en realidad tengo la capacidad para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES. De haber realizado el análisis se habría percatado que mis índices de rentabilidad no son lejanos a mis costos, lo que es incompatible con mi supuesta capacidad para fijar las tarifas del STMP en la modalidad de ferri en los MERCADOS RELEVANTES que la AI me atribuye en el DP. Al respecto, se

<sup>200</sup> Cita a: "Dennis W. Calton y Jeffrey M. Perloff (2016); *Modern Industrial Organization*, 4th edition, Pearson Education. Páginas 116 y 117"



ofrece la prueba pericial en Economía, con la que se demostrará que mis índices de rentabilidad no son compatibles con la afirmación de la AI respecto a que tengo la capacidad para fijar precios. La prueba acreditará mi baja rentabilidad durante el PERÍODO, situación contraria a lo que se esperaría de contar con capacidad para fijar precios.

Por lo anterior, el Pleno se encuentra imposibilitado para evaluar el elemento referido en el artículo 59, fracción I de la LFCE y resolver sobre mi capacidad para fijar precios en el STMP en la modalidad de ferri en los MERCADOS RELEVANTES sin que mis competidores puedan contrarrestar ese poder.

MAGNA señala que el DP es ilegal porque la AI omitió un análisis sobre la rentabilidad de MAGNA en relación con la prestación del STMP en la modalidad de ferris, el cual era necesario para poder determinar que MAGNA tiene la capacidad de fijar tarifas en los mercados relevantes de forma artificial.

Lo anterior es **infundado** pues si bien la COMISIÓN, en sus análisis, puede valerse y apoyarse de herramientas económicas para resolver cuestiones de su competencia, la COMISIÓN debe analizar el poder sustancial en términos del artículo 59 de la LFCE, razonando y motivando su conclusión conforme la mejor información disponible, sin que esté obligada a recurrir a una metodología en concreto. Pues, al igual que la definición del mercado relevante, se trata de una valoración técnica, discrecional y flexible, que debe ajustarse a las circunstancias específicas de cada caso. Argumentar lo contrario, como lo hace MAGNA, no sólo añadiría un requisito que no existe en la normatividad aplicable, sino que también iría en contra de la práctica internacional en materia de competencia económica.

Por otra parte, MAGNA pierde de vista que el índice Lerner es un resultado teórico que mide la posibilidad que tiene una empresa de establecer precios por encima de su costo marginal.<sup>201</sup> Por su

<sup>201</sup> Para producir una determinada cantidad de producción a corto plazo, una empresa incurre en costos derivados de sus factores variables y de sus factores fijos.

- Los costos fijos de una empresa ( $F$ ) es el gasto productivo que no varía con la producción. El costo fijo incluye el costo de los factores productivos que la empresa no puede ajustar en el corto plazo, como los terrenos, las fábricas, las grades máquinas y otros bienes de capital.
- Los costos variables ( $CV$ ) de una empresa es el gasto productivo que varía con la cantidad de producción fabricada. El costo variable es el costo de los factores productivos variables: aquellos factores que la empresa puede ajustar para variar su nivel de producción, como el trabajo y los materiales.
- El costo total ( $C$ ) de una empresa es la suma del costo fijo y el costo variable ( $C = CV + F$ )
- El costo marginal ( $CMg$ ) de una empresa es la cantidad en la que varía el costo de la empresa si fabrica una unidad más de producto. El costo marginal es:  $CMg = \frac{\Delta C}{\Delta q}$ . Donde  $\Delta C$  es la variación del costo cuando la producción aumenta en  $\Delta q$ . Puesto que solo cambia el costo variable cuando cambia la producción, es posible definir el costo marginal como la variación del costo variable provocada por el incremento en la producción de una unidad.  $\text{Costo marginal} = \frac{\Delta CV}{\Delta q}$ .
- El costo fijo medio ( $CFM$ ) es el costo fijo dividido por las unidades producidas.  $CFM = \frac{F}{q}$
- El costo variable medio ( $CVM$ ) es el costo variable dividido por las unidades producidas.  $CVM = \frac{CV}{q}$





parte, el costo marginal se refiere a los costos en los cuales incurre una empresa por producir una unidad adicional del producto, de esta forma los costos marginales excluyen todos los costos en los que incurre la empresa y que no dependen directamente del volumen de producción. Para realizar una aproximación del índice de Lerner se emplean los costos variables medios de operación de una empresa, que reflejan los gastos de producción de una empresa que varían con la cantidad de producción fabricada, y no los costos medios. En ese sentido, la propuesta de MAGNA es inconsistente dado que al mismo tiempo que refiere el índice de Lerner propone una aproximación basada en el análisis de costos medios; sin embargo, como se indicó previamente, el índice de Lerner no prevé el empleo de costos medios. Adicionalmente, MAGNA no toma en consideración que el índice de Lerner, en un mercado con más de un participante, está estrechamente relacionado con su participación de mercado.

Por otra parte, MAGNA manifiesta que la AI contaba con información financiera, operativa y económica idónea para llevar a cabo el análisis de rentabilidad, adicionalmente señala que la prueba pericial en materia de economía que ofrece demuestra que sus índices de rentabilidad no son compatibles con la afirmación de la AI respecto a que MAGNA tiene capacidad para fijar precios. Al respecto, y como se verá más a detalle en el numeral 4.3.10, dicha manifestación es **infundada**, toda vez que de la valoración de pruebas se desprende que los ejercicios realizados por el PERITO 1 presentan múltiples deficiencias metodológicas, y no logran desvirtuar las conclusiones a las que arriba la AI en el DP relacionadas con la existencia de poder sustancial.

El análisis que presenta el PERITO 1 es contradictorio pues, por una parte, señala que cada una de las rutas es un mercado relevante en sí mismo y que, a su vez, cada uno de los segmentos de consumidores es un mercado relevante; sin embargo, cuando realiza una estimación acerca del índice de Lerner toma en cuenta el estado de resultados general de la empresa.

Por otra parte, el PERITO 1 quiere comparar el margen neto de la empresa, con una aproximación del índice de Lerner. El PERITO 1 considera que los costos marginales es una práctica muy difícil de estimar, y que el margen neto de la empresa es un parámetro que puede utilizarse para aproximarse a dicha estimación y considera los costos promedio en los que incurre la empresa por operar en el mercado.

En este sentido, se identifica que el PERITO 1 está considerando que es posible comparar el estado de resultados contable de una empresa con un resultado que se deriva un modelo económico. El análisis que realiza el PERITO 1 no permite obtener una conclusión válida dado que no se encuentra sustentado en algún resultado teórico o práctica aceptada.

Respecto al ejercicio realizado por el PERITO 1, las distintas categorías de costos que fueron consideradas para la estimación del índice Lerner incluyen los costos de embarque (arrendamiento de embarques), gastos de personal (sueldos, salarios y prestaciones), gastos administrativos (seguros

- El costo medio ( $CM$ ) es el costo total dividido por las unidades producidas.  $CM = \frac{C}{q}$ . El costo medio es la suma del costo fijo medio y del costo variable medio. El costo variable medio ( $CVM$ ) es el costo variable dividido por las unidades producidas.  $CM = CFM + CVM$ .

Fuente: Perloff, J (2004). *Microeconomía, Tercera edición.*: Pearson Education, Inc. capítulo 7.



y fianzas, impuestos, renta de locales, reparaciones y mantenimiento), los cuales no corresponden a costos marginales de la empresa.

En suma, el análisis realizado por el PERITO 1 no permite obtener un resultado válido y consistente sobre el índice Lerner, por lo que no es posible considerar la estimación realizada por el PERITO 1 como un indicador de la capacidad que tiene MAGNA de fijar precios por encima de los costos marginales.

Finalmente, el PERITO 1 realiza una comparación de la rentabilidad registrada por MAGNA con los márgenes de rentabilidad promedio de empresas dedicadas a la prestación de servicio de transporte en mercados emergentes. El PERITO 1 reconoce que la información empleada en el análisis contempla a diversas empresas de transporte, y no solo a empresas que ofrecen servicios de transporte marítimo y, por esa razón se considera que el análisis realizado por el PERITO 1 no es correcto, dado que analiza márgenes operativos de transporte en general, y asume que son representativos de un proveedor de servicios de ferri.

#### **3.4.2. EL DP NO ANALIZA EL COMPORTAMIENTO REAL DE LAS TARIFAS DE MAGNA**

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>202</sup>

**Otra deficiencia del DP en el análisis sobre mi capacidad para fijar tarifas en el STMP en la modalidad de ferri es que únicamente basó su análisis de modificación de las tarifas efectivamente cobradas en el valor nominal de esas tarifas, es decir, su análisis no tomó en cuenta el impacto de otros factores en las tarifas, como la inflación, los costos y el tipo de cambio del peso frente al dólar, a efecto descifrar la evolución en el valor real -traído a valor presente- de esas tarifas.**

**Dichas omisiones impidieron a la AI corroborar que i) los incrementos presentados en algunas tarifas no han sido artificiales, sino que ha obedecido estrictamente a incrementos causados por la inflación, aumentos en costos y la modificación en el tipo de cambio del peso frente al dólar, los cuales no han sido reflejados en su totalidad en las tarifas e incluso han tenido que ser absorbidos, al menos en parte; y ii) que las tarifas cuyo valor nominal se han mantenido constantes a lo largo del PERIODO, en realidad, reflejan una disminución en su valor real año con año, pues he optado por absorber ese incremento en los costos, con tal de mantener una tarifa competitiva y no disminuir mi participación de mercado. De haber realizado un análisis correcto la AI hubiera comprobado que no fijo las tarifas de forma artificial, pues cualquier aumento en las mismas es reflejo de cambios en mi estructura de costos y no así un reflejo de mi voluntad por lograr mayores ganancias a costa de mis pasajeros.**

**Resulta metodológicamente incorrecto que la AI afirme que las tarifas observadas en el PERIODO son un indicio de mi supuesta capacidad para fijar precios cuando mis tarifas han tenido claramente un crecimiento menor al de la inflación y/o al tipo de cambio, si**

<sup>202</sup> Páginas 113 a 120 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.





no existieran presiones competitivas en los MERCADOS RELEVANTES los incrementos en mis tarifas hubieran reflejado al menos los incrementos de la inflación, el tipo de cambio y el aumento en el costo de los insumos.

En este sentido, la prueba pericial en Economía demostrará, a partir de la información presentada durante la investigación, que mis tarifas han tenido un crecimiento menor al de la inflación, el tipo de cambio y el costo del combustible, situación que no es compatible con la afirmación de la AI de que tengo capacidad para fijar precios de forma unilateral y artificial. Además, debería ser un hecho notorio para la AI que en la RUTA PUERTO JUÁREZ no incrementé mis tarifas en los segmentos más importantes, Tarifas Adulto y Menor Quintana Roo, Tarifas Adulto y Menor Locales, Tarifas INSEN/INAPAM y Estudiante, durante el PERIODO. Asimismo, tras un aumento razonable limitado a algunas tarifas, mantuve la totalidad de las tarifas nominales en la Ruta ISLA MUJERES sin cambios después del 8 de febrero de 2017, es decir, mantuve las mismas tarifas nominales durante más de tres años; no obstante, que en ese periodo hubo un incremento significativo en la inflación, el tipo de cambio y la estructura de costos de los insumos, mientras que en la RUTA COZUMEL los aumentos en las tarifas fueron esporádicos y por debajo del comportamiento de la inflación y de otros costos que sí han aumentado durante el PERIODO y en los meses más recientes hasta la actualidad.

Además, respecto de las tarifas del STMP en la modalidad de ferri en los MERCADOS RELEVANTES que no se incrementaron durante el PERIODO, la AI no consideró que, ante aumentos por la inflación, tipo de cambio y de los costos de los insumos, el precio real (no nominal) de tarifas de ha disminuido año con año.

Finalmente, la AI no valoró que, durante todo el PERIODO establecí mis tarifas efectivamente cobradas por debajo de las tarifas autorizadas por la APIQROO, como se desprende del Anexo 5 del escrito de veintidós de marzo de dos mil veintiuno que contiene un listado de las tarifas máximas y tarifas efectivamente cobradas por mí en el STMP en la modalidad de ferri en los MERCADOS RELEVANTES durante el PERIODO. De ahí que, si fuera cierta mi capacidad para fijar precios, no existiría racionalidad para ofrecer tarifas inferiores a las tarifas máximas autorizadas, ni tampoco a ofrecer descuentos y bonificaciones a usuarios.

Todos los elementos anteriores combaten y desvirtúan la conclusión preliminar de la AI sobre mi supuesta capacidad de para fijar precios de forma unilateral en los MERCADOS RELEVANTES.

Otro elemento para tomar en cuenta y que demuestra que no tengo la capacidad para fijar precios son las condiciones que han prevalecido durante los años 2020 y 2021 derivadas de la PANDEMIA, misma que ha modificado severamente la dinámica del mercado, por ejemplo, en marzo de 2020 operaba de manera diaria llegando a ofrecer 34 frecuencias en la RUTA COZUMEL y 66 frecuencias en las RUTAS ZONA HOTELERA,



transportando un total de **B** pasajeros. Sin embargo, a consecuencia de la PANDEMIA ha habido una limitada presencia de turistas que conlleva una caída en el número total de pasajeros y se han aplicado medidas de distanciamiento que limitan el uso de las embarcaciones.

La caída en el número de pasajeros en las diversas rutas en las que opero trajo como consecuencia una reducción en mis ingresos. Además, durante la PANDEMIA la mayoría de los pasajeros que demandaron el STMP en la modalidad de ferri eran personas locales que pagan tarifas reducidas, tal y como se desprende del Anexo 4 del escrito de veintidós de marzo de dos mil veintiuno que contiene un archivo que demuestra la caída en el número de pasajeros en mis embarcaciones de marzo a noviembre de 2020. Pese a todas las circunstancias derivadas de la PANDEMIA y pese a que he tenido que hacer frente a los mismos gastos de operación, absorber los mismos costos fijos y variables no he modificado mis tarifas a fin de mantener el índice de rentabilidad que tenía antes de la PANDEMIA. Lo anterior demuestra que no tengo la capacidad de incrementar mis tarifas en el STMP en la modalidad de ferri en los MERCADOS RELEVANTES.

Por tanto, queda demostrado que el supuesto análisis sobre mi capacidad para fijar las tarifas del STMP en la modalidad de ferri sin que mis competidores actuales o potenciales puedan contrarrestar ese poder, es deficiente e incompleto, pues la AI basó su análisis sobre las modificaciones a las tarifas efectivamente cobradas a los usuarios únicamente en tarifas nominales, es decir, sin evaluar el comportamiento de esas tarifas a lo largo del tiempo, considerando otros factores como la inflación, aumento de los costos y tipo de cambio.

Las manifestaciones realizadas por MAGNA son infundadas por una parte e inoperantes por otra.

En primer lugar, son infundados los argumentos de MAGNA, pues si bien la COMISIÓN, en su análisis, puede tomar en consideración diversos factores para determinar si un agente económico cuenta con capacidad de fijar precios, analizando caso por caso los factores a analizar considerando las circunstancias específicas, también es cierto que los artículos 59 de la LFCE y 8 y 9 de las DRLFCE, sobre determinación de poder sustancial, la autoridad debe considerar además de la capacidad de fijar precios, la participación de mercado de los agentes económicos, la existencia de barreras a la entrada; la existencia y poder de los competidores, la posibilidad de acceso de los agentes económicos y sus competidores a fuentes de insumo, el comportamiento reciente de los agentes económicos que participan en el mercado y demás elementos que se establezcan la DRLFCE, cuestión que sí se realizó en el DP.

Por otra parte, MAGNA señala que la prueba pericial en Economía muestra que, a partir de la información presentada durante la investigación, sus tarifas han tenido un crecimiento menor al de la inflación, el tipo de cambio y el costo del combustible, situación que no es compatible con la afirmación de la AI de que MAGNA tiene capacidad para fijar precios de forma unilateral y artificial. No obstante, dicha manifestación es infundada, toda vez que como se verá más a detalle en el

Eliminado: 1 palabra





numeral 4.3.10., los ejercicios realizados por el PERITO 1 no permiten llegar a las conclusiones señaladas por MAGNA.

En efecto, en el análisis pericial presentado por MAGNA, el PERITO 1 trata de vincular la evolución de determinados indicadores de precios (INPC) al comportamiento de los costos de MAGNA (INPP), mas no muestra una relación causal entre el comportamiento de los índices de precios referidos y los costos de operación de MAGNA. Lo que realiza el PERITO 1 es una manifestación vaga de que los cambios en los índices de precios y la evolución del tipo de cambio peso-dólar afectaron a los costos de MAGNA; sin embargo, no se identifica el desarrollo de un argumento lógico causal entre el nivel tarifario que estableció MAGNA y el desempeño de indicadores tales como el INPC o el INPP. El PERITO 1 refiere que MAGNA no tuvo la capacidad de incrementar sus tarifas en la misma proporción que incrementaron sus costos; sin embargo, el PERITO 1 no presenta ningún elemento que muestre los costos de operación de MAGNA de manera desagregada, la evolución y la afectación que tuvieron los costos de operación derivado de los cambios en los índices de precios o tipo de cambio.

En las manifestaciones del PERITO 1 no se identifica el desarrollo de un argumento lógico causal entre el nivel tarifario que estableció MAGNA y el desempeño de indicadores tales como el índice nacional de precios al consumidor (INPC) o el índice nacional de precios al productor (INPP). El PERITO 1 refiere que MAGNA no tuvo la capacidad de incrementar sus tarifas en la misma proporción que incrementaron sus costos, pero no presenta ningún elemento que muestre los costos de operación de MAGNA de manera desagregada por ruta y tipo de servicio que presta, la evolución y la afectación que tuvieron los costos de operación derivado de los cambios en los índices de precios o el tipo de cambio.

Asimismo, el PERITO 1 especula sobre la existencia de otros factores que posiblemente podrían haber influido en la determinación de los precios, sin embargo, el PERITO 1 concluye, sin ofrecer ningún elemento de convicción que lo sustente, que lo más probable es que la existencia de presiones competitivas en el mercado es lo que habría limitado la modificación de las tarifas.

En este sentido, el PERITO 1 no desvirtuó la imputación contenida en el DP respecto de la capacidad de MAGNA para fijar unilateralmente las tarifas en los mercados relevantes analizados, ni demostró la supuesta incapacidad de MAGNA para fijar precios por sí misma derivado del hecho de que las tarifas de MAGNA no se modificaron en una proporción equivalente a los cambios en los índices de precios. Finalmente, el PERITO 1 reconoce que su conclusión no se basa en un análisis cuantitativo, sino que parte de un análisis lógico de cómo considera él que debería comportarse una empresa por lo que el Pleno no puede tomar en cuenta argumentos gratuitos de conformidad con los señalado en el numeral 4.3.10. del apartado "VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS".

Por otra parte, MAGNA señala que la AI no valoró que, durante todo el periodo analizado, MAGNA estableció tarifas efectivamente cobradas por debajo de las tarifas autorizadas por la APIQROO, lo que tuvo como consecuencia que la AI determinara de forma errónea que MAGNA tiene capacidad para fijar precios de forma unilateral en los MERCADOS RELEVANTES.

Lo anterior es **infundado** toda vez ni la LEY DE NAVEGACIÓN ni la LEY DE PUERTOS, o alguna de sus disposiciones reglamentarias, otorgan a la APIQROO facultad para autorizar tarifas máximas



relacionadas con la prestación del STMP en la modalidad de ferri. Al respecto, el artículo 60 de la LEY DE PUERTOS establece la posibilidad de que los administradores portuarios, de conformidad con lo que establezca su título de concesión, puedan determinar las bases tarifarias y de precios a que se sujetarán los operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y los prestadores de servicios con quienes tengan celebrados contratos. El precepto legal señalado habla sobre determinación de bases tarifarias relacionadas con el uso de instalaciones portuarias o prestación de servicios portuarios, pero no otorga a los administradores portuarios facultad para autorizar tarifas máximas relacionadas con la prestación del STMP en la modalidad de ferri.

Por último, MAGNA manifiesta que durante la PANDEMIA no ha modificado sus tarifas pese a que ha tenido que hacer frente a los mismos gastos de operación y absorber los mismos costos fijos y variables a fin de mantener el índice de rentabilidad que tenía antes de la PANDEMIA lo que, demuestra que no tiene la capacidad de incrementar sus tarifas en el STMP en la modalidad de ferri en los MERCADOS RELEVANTES.

Lo anterior es **inoperante** por tratarse de **afirmaciones gratuitas** toda vez que no presenta algún elemento de convicción o argumento lógico jurídico que demuestre cómo es que el hecho de mantener los precios durante un periodo de tiempo desvirtúa las conclusiones a la que llegó la AI de que MAGNA cuenta con poder para fijar precios. Conforme a lo señalado por la teoría económica, ante una reducción en la demanda derivado de situaciones exógenas, como aquellas ocasionadas por la PANDEMIA, un incremento en precios no garantizaría que una empresa pueda mantener un nivel de rentabilidad equivalente a los que tenía previa al choque en la demanda. Además, MAGNA se limitó a señalar que durante la PANDEMIA ha tenido que absorber los mismos costos fijos y variables, sin embargo, existe evidencia en el EXPEDIENTE<sup>203</sup> que demuestra que MAGNA ha reducido significativamente el número de viajes durante la pandemia. En este sentido, no resulta lógico que MAGNA siga teniendo que cubrir los mismos costos variables si su número de viajes se ha reducido de forma considerable. MAGNA no presentó información o documentación en donde se demuestre que durante la PANDEMIA ha tenido que cubrir los mismos costos variables que tenía hasta antes de la PANDEMIA.

### 3.4.3. EL DP SE LIMITÓ A EVALUAR LA DINÁMICA DE COMPETENCIA EN PRECIOS Y NO VALORÓ LA DINÁMICA COMPETITIVA EN TÉRMINOS DE CALIDAD Y OTRAS DIMENSIONES

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>204</sup>

**El DP refleja un incorrecto entendimiento de la AI de la naturaleza, características y funcionamiento del STMP en la modalidad de ferri, pues implícitamente asume que se trata de un servicio homogéneo y no diferenciado. El análisis de la AI se acotó a evaluar la dinámica competitiva en precio, lo que lo convierte en un análisis deficiente e incompleto porque dejó fuera otras variables que sí reflejan de forma adecuada mi estrategia competitiva está basada en** B

<sup>203</sup> Folios 18263 a 18281.

<sup>204</sup> Páginas 120 a 140 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.





B\*

La mayor calidad en mi servicio y mejores beneficios explican por qué mi participación en los MERCADOS RELEVANTES es mayor a la de mis competidores, aunque mis tarifas estén ligeramente por encima de las de mis rivales, pues los pasajeros perciben una mejor relación entre precio-calidad en mi servicio que en el de mis competidores, lo que la AI interpretó erróneamente como una supuesta capacidad para fijar precios. De haber evaluado dichos elementos la AI hubiera concluido que compito de forma agresiva con mis competidores actuales y potenciales, quienes no solo me impiden incrementar los precios de forma unilateral y artificial, sino que me obligan a realizar mejoras continuas en la calidad de mi servicio, instalaciones y embarcaciones, con el fin de poder mantener e incrementar mi participación de mercado. Escenario que refleja un nivel de competencia benéfico para los consumidores quienes se ven favorecidos por un servicio cuya calidad aumenta constantemente a una misma tarifa nominal cuyo valor real disminuye año con año.

Lo anterior fue del conocimiento de la AI a quien se le comunico que B

En este sentido, la AI debió percatarse que los servicios ofrecidos por mí y por mis competidores no son homogéneos, pues cada uno cuenta con características y atributos distintos, a través de los cuales competimos entre sí. Esta dinámica competitiva entre productos o servicios diferenciados es común en diversos sectores o industrias, por ello, constituye una deficiencia grave, insuperable, e inexplicable que la AI haya considerado y valorado que el STMP en la modalidad de ferri como un servicio homogéneo.

Según la teoría de competencia la metodología correcta para el análisis de las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES es la del análisis de competencias con servicios diferenciados. Al respecto, Lancaster (1979)<sup>205</sup> distingue dos tipos de diferenciación de productos o servicios: vertical y horizontal. Existe diferenciación vertical cuando todos los consumidores tienen el mismo ranking de preferencias en torno a los atributos de los bienes, de forma que, si estos son ofrecidos al mismo precio, todos los consumidores elegirán aquel que tenga más atributos o mayor valor en un atributo. Existe diferenciación horizontal cuando los consumidores tienen preferencias distintas por cada uno de los atributos de forma que si todos los productos son ofrecidos al mismo precio cada uno de ellos tendrá una participación de mercado positiva ya que cada consumidor comprará aquel producto más cercano a sus preferencias. En un mercado diferenciado, donde existen varias dimensiones o atributos competitivos, un servicio con mayor calidad o valor agregado no perderá participación de mercado de manera significativa respecto a otros de menor calidad o valor agregado,

Eliminado: 3 renglones, 8 palabras

<sup>205</sup> Cita: "OP. Cit., Capítulo 2."



a pesar de que estos últimos se ofrezcan a precios más bajos, ya que los usuarios le dan más valor a un servicio de mayor calidad que a uno ligeramente más económico.

Lo anterior es particularmente cierto en el caso del turismo, donde los pasajeros buscan una experiencia de viaje más placentera y con mayores ventajas y beneficios como es el caso del servicio que ofrezco. El servicio que ofrezco compite con el servicio ofrecido por otros agentes económicos a través de un servicio de mayor valor agregado y mayores beneficios a los usuarios, lo cual, a su vez, implica una estructura de costos distinta a aquellos que ofrecen un servicio más sencillo o con atributos distintos. Lo anterior tiene dos implicaciones para el análisis de condiciones de competencia, por un lado, la AI omitió valorar los elementos de convicción ofrecidos para demostrar que compito con otros agentes económicos a través de calidad e innovación de los servicios y por otro lado la AI tampoco valoró que [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] Al no considerar esas otras dimensiones en su análisis, la AI llega a conclusiones erróneas sobre las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES.

A continuación, se acredita que [REDACTED] B [REDACTED]

- Mayor calidad en embarcaciones: [REDACTED] B [REDACTED]

Todas mis embarcaciones cuentan con aire acondicionado, estabilizadores automáticos, lo que permite que los usuarios sufran menos mareos, asientos más amplios y cómodos que son remodelados constantemente, control de ruido de las embarcaciones, mediante el cual se asegura que el nivel de ruido se ubique por debajo de los parámetros permitidos por la Organización Mundial de la Salud para asegurar que no se cause daño al oído de las personas, algunas embarcaciones cuentan con *deck* semi-abierto, *deck* panorámico y, en el caso de las embarcaciones que atienden la RUTA COZUMEL, asientos en proa a nivel del mar. Las embarcaciones cuentan con música y luces ambientales durante todos los trayectos, además, ofrezco servicio de alimentos y bebidas, tales como cafetería Starbucks, restaurante, bar y farmacia. Asimismo, todas mis embarcaciones permiten el acceso de mascotas y cuentan con espacios especiales para que los pasajeros puedan transportar su bicicleta, tal y como se desprende del Anexo 6 del escrito de veintidós de marzo de dos mil veintiuno que contiene un archivo en formato PDF que contiene un recorrido fotográfico y videos en los que se observan mis embarcaciones, instalaciones e infraestructura así como fotografías y videos en los que se observan embarcaciones, instalaciones e infraestructura de mis competidores, WINJET y JETWAY.

Por último, durante la PANDEMIA, incluso se instaló un centro médico móvil en donde los usuarios pueden realizarse pruebas para detectar Covid 19.





- **Mayor calidad en infraestructura en la RUTA PUERTO JUÁREZ:** Se han realizado inversiones significativas en la construcción y ampliación de las instalaciones de Puerto Juárez, además, estas son remodeladas constantemente para ofrecer condiciones de comodidad y beneficios adicionales a los pasajeros. El edificio cuenta con estacionamiento techado al cual recientemente se le aumentaron dos niveles, además, se cuenta con dos estacionamientos adyacentes a las instalaciones lo que permite triplicar la capacidad total en comparación con la competencia. Finalmente, ofrezco un servicio de pensión con tarifa preferencial para usuarios frecuentes.
- **Mayor calidad en infraestructura en las RUTAS ZONA HOTELERA:** En la zona hotelera cuento con tres (3) muelles para la salida de las embarcaciones, los cuales están ubicados dentro de los primeros tres (3) kilómetros de la ZONA HOTELERA, lo que permite que los turistas puedan elegir el muelle que mejor se acomode a sus necesidades dependiendo del lugar donde se encuentra hospedado. Asimismo, se permite que los pasajeros salgan de un muelle y regresen a otro, según su preferencia y sin costo extra alguno.
- **Mayor disponibilidad de horarios:** Uno de mis principales diferenciadores en comparación con mis competidores es la gran variedad de horarios ofrecidos al público en general. Los horarios ofertados se constituyen como la oferta mínima en el día a día, pues en caso de advertir un aumento en la demanda del servicio, a la mayor brevedad posible, [REDACTED] B [REDACTED]
- **Mayor calidad en el servicio y beneficios de valor agregado:** Ofrezco diversas ofertas y paquetes dirigidas tanto a pasajeros turistas como locales. Al respecto, ofrezco el UltraPlan a los residentes locales por medio del cuales ellos obtienen tarifas preferenciales, les permite acumular millas que pueden ser canjeados por boletos sin costo u otros beneficios como descuentos en servicios de salud, belleza, restaurantes, boutiques y entretenimiento que pueden ser canjeados en la red de empresas afiliadas. Para el caso de los turistas ofrezco paquetes orientados como el Island Express y el Island Hopper los cuales incluyen transporte terrestre y SMTP por una sola tarifa, o bien, acceso al SMTP durante dos días, en ambos casos con importantes ahorros respecto a la adquisición de los servicios de manera separada.

Eliminado: 8 renglones, 8 palabras



Otro de los beneficios para los pasajeros es que durante el PERIODO se ofreció el servicio de carga sin costo extra, es decir, los pasajeros pudieron transportar cualquier tipo de bien, sin importar el tamaño o el peso de este y sin costo extra. Este beneficio ha sido de gran utilidad sobre todo para pasajeros locales quienes han llevado incluso muebles y electrodomésticos sin cargo extra, además, ha fomentado el desarrollo económico en la ZONA NORTE, pues ha permitido a restauranteros locales trasladar sus insumos sin costo adicional.

Muestras de nuestra superioridad en el servicio son las calificaciones más altas que tenemos en la plataforma TripAdvisor, frente a las calificaciones de WINJET o NAVEGANTO, o la gran cantidad de "Me gusta" que tiene nuestra página en la plataforma de Facebook, lo que indica que los pasajeros prefieren mis servicios frente a los de mis competidores.

Por último, he destinado una cantidad considerable de recursos humanos y económicos para la obtención de ciertas "Certificaciones de Calidad" que sirven para asegurar que las condiciones en que las que presto el servicio cumple con los más altos estándares de calidad a nivel nacional e internacional, tal y como se desprende del Anexo 7 del escrito de veintidós de marzo de dos mil veintiuno que contiene un archivo Excel con una relación de las certificaciones de calidad que he obtenido, estatus de las mismas, vigencias y el presupuesto destinado para la obtención de cada certificación.

Asimismo, el Anexo 8 del escrito de veintidós de marzo de dos mil veintiuno, contiene una matriz de perfil competitivo resultado de una investigación elaborada en dos mil diecinueve, que contiene los factores que son críticos para los usuarios a la hora de elegir el STMP en la modalidad de ferri, en donde se señala [REDACTED] B [REDACTED]

Queda así demostrado que no tengo la capacidad de fijar precios, puesto que, si tuviese esa capacidad habría elevado las tarifas a fin de mantener o incrementar mi rentabilidad, en relación con las mejoras que he venido implementado. En consecuencia, el Pleno deberá resolver que no tengo capacidad de fijar precios ya que mi competencia se basa en una estrategia de ofrecer un servicio de mejor calidad y no una estrategia basada en precios.

Dichas manifestaciones son infundadas, de conformidad con los siguientes razonamientos.

En primer lugar, MAGNA señala que de conformidad con la teoría económica existen dos tipos de diferenciación de productos o servicios (i) vertical y (ii) horizontal. Sin embargo, omite señalar qué tipo de diferenciación aplicaría al STMP en la modalidad de ferri. Es decir, si de acuerdo con su criterio en el STMP en la modalidad de ferri existe una diferenciación horizontal o una diferenciación vertical. Asimismo, MAGNA es omisa en señalar de manera concreta cómo es que la consideración de una supuesta diferenciación de productos en el mercado cambiaría las conclusiones a las que arribó la AI en el DP.

Eliminado: 1 renglón, 7 palabras





En segundo lugar, MAGNA señala que existen diversos elementos en la prestación de su servicio que son más atractivos para los usuarios, los cuales ocasionarían que los servicios que ofrecen los diferentes proveedores son diferenciados, tales como: (i) calidad de las embarcaciones, (ii) servicios adicionales, (ii) medidas de seguridad, (ii) frecuencia en la prestación del servicio, (iv) planes de lealtad, entre otras. Sin embargo, tales señalamientos son **infundados**, ya que de los elementos de prueba presentados por MAGNA para demostrar que MAGNA compite de forma agresiva ofreciendo una mayor calidad en su servicio y que por eso sí existen condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES, únicamente se desprende que: (i) las fotografías muestran que las embarcaciones, que según el dicho de MAGNA son de sus competidores, son diferentes a la embarcaciones de MAGNA; (ii) de las visitas de inspección se puede concluir que las embarcaciones de MAGNA son cómodas y con diversos servicios a bordo; y (ii) del archivo electrónico en formato Excel se desprende que MAGNA señala que actualmente cuenta con las certificaciones [REDACTED] B

No obstante, dicha información es insuficiente para demostrar la mayor calidad en el servicio toda vez que: (i) las fotografías no demuestran una diferencia de la calidad del servicio de MAGNA frente al de sus competidores; (ii) de las visitas de inspección no se puede concluir que el servicio que presta MAGNA es superior al de sus competidores; y (iii) la tabla de Excel no demuestra, en primer lugar, que MAGNA efectivamente tenga esas certificaciones y, en segundo lugar, el Excel presentado no muestra cuáles son los parámetros que se consideran para dar esos reconocimientos, aunado a que no se conoce el estatus o existencia de certificaciones de sus competidores.

Al respecto, las pruebas tendientes a demostrar que existen condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES toda vez que MAGNA compite de forma agresiva ofreciendo una mayor calidad en su servicio se analizan de manera más detallada en los numerales 4.3.7.4., 4.3.7.5., 4.3.7.6., 4.3.8. y 4.3.9. de la "VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS".

### 3.5. EL DP NO TOMÓ EN CUENTA QUE LAS PARTICIPACIONES DE MERCADO DE LOS PARTICIPANTES DURANTE EL PERIODO REFLEJAN UNA DINÁMICA COMPETITIVA

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>206</sup>

**La AI hizo un análisis deficiente e incompleto del elemento referido en el artículo 59, fracción I de la LFCE relativo a la evolución de mis participaciones de mercado y las de WINJET y BARCOS CARIBE en la RUTA COZUMEL a lo largo del periodo de la investigación.**

**Primero, la AI pasó por alto que mis participaciones de mercado y las de mis competidores en la RUTA COZUMEL, reflejan una dinámica competitiva robusta e importante. Diversos estudios teóricos y empíricos en materia de competencia sostienen que un alto grado de inestabilidad en las participaciones de mercado es indicativo de una fuerte dinámica competitiva.<sup>207</sup> En este sentido, se han desarrollado índices de**

<sup>206</sup> Páginas 140 a 143 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.

<sup>207</sup> Cita a: "M. Gort, *Analysis of Stability and Change in Market Shares*, *Journal of Political LXXXI*, February 1963, pp. 54 y 55"



inestabilidad o variabilidad de las participaciones de mercado, los cuales, junto con otros parámetros como los índices de concentración, la diferenciación de productos y la tasa de crecimiento de la demanda arrojan indicios sobre las condiciones de competencia en un mercado, lo que ha sido adoptado por algunas autoridades de competencia en otras jurisdicciones<sup>208</sup> e incluso reconocido por el Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, al dictar la resolución de cinco de noviembre de dos mil quince en el recurso de revisión 90/2015.<sup>209</sup>

En este sentido, la Tabla 16 del DP muestra que las participaciones de los agentes económicos que han prestado el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL han presentado variaciones considerables a lo largo del PERIODO.

| Año               | MAGNA                  |       | WINJET                 |       | BARCOS CARIBE          |                  |
|-------------------|------------------------|-------|------------------------|-------|------------------------|------------------|
|                   | Pasajeros <sup>a</sup> | %     | Pasajeros <sup>a</sup> | %     | Pasajeros <sup>a</sup> | %                |
| 2015              | 1,018,192              | 31.8% | 843,710                | 26.3% | 1,218,326              | 38% <sup>b</sup> |
| 2016              | 1,042,453              | 28.1% | 853,801                | 23%   | 1,816,650              | 48.9%            |
| 2017              | 2,001,811              | 43.8% | 1,365,540              | 29.8% | 1,207,918              | 26.4%            |
| 2018              | 2,806,396              | 61.6% | 1,527,505              | 33.5% | 224,026 <sup>c</sup>   | 4.9%             |
| 2019              | 2,584,710              | 58.2% | 1,857,570              | 41.8% | 0                      | 0%               |
| 2020 <sup>d</sup> | 533,826                | 58.5% | 379,138                | 41.5% | 0                      | 0%               |

Notas:

<sup>a</sup> El número de pasajeros fue calculado mediante la suma de las entradas y las salidas en el Puerto de Cozumel.

<sup>b</sup> Específicamente para enero de dos mil quince únicamente prestaron servicios MAGNA y "CRUCEROS MARÍTIMOS".<sup>210</sup> El 3.9% (tres punto nueve por ciento) de participación restante corresponde a los 123,698 (ciento veintitrés mil seiscientos noventa y ocho) pasajeros transportados por CRUCEROS MARÍTIMOS en enero de dos mil quince.

<sup>c</sup> BARCOS CARIBE dejó de prestar el SERVICIO COZUMEL en marzo de dos mil dieciocho.

<sup>d</sup> Los cálculos fueron hechos hasta junio de dos mil veinte.

<sup>208</sup> Cita a: "Lis-Gutiérrez, J. P. (2013). Medidas De Concentración Y Estabilidad De Mercado: Una Aplicación Para Excel (Market Concentration and Market Stability Measures: An Application for Excel)."

<sup>209</sup> Transcribe lo siguiente: "En consecuencia, la participación del agente económico investigado en la oferta total del mercado relevante será un indicador importante del poder que detenta, aunque no el único para concluir que efectivamente tiene poder sustancial. - - - En ocasiones, la existencia de determinados patrones de comportamiento durante lapsos prolongados será un fuerte indicativo de la situación de la industria. Por ejemplo, si durante un periodo de entre cinco y diez años un agente económico ha presentado de manera consistente una participación de mercado del cincuenta por ciento (50%), ello será indicativo de la dominancia que ejerce sobre aquél. Por el contrario, la participación de mercado entre los diversos agentes económicos que presente variaciones considerables en su distribución durante un plazo relativamente corto sugerirá una situación altamente competitiva en la que ningún agente económico en lo individual será dominante [énfasis añadido]".

<sup>210</sup> AGENTE ECONÓMICO que contaba con los siguientes permisos: 7.2.411.-1640, 7.2.411.-1641, 7.2.411.-1642 y 7.2.411.-1643, emitidos por la DGMM para prestar el STMP; sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la vigencia de dichos PERMISOS feneció. Información visible en el folio 7304 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado "30. Permisos STMP".





Así pues, en este caso, mi participación ha oscilado entre 31.8% en dos mil quince y 58.5% en junio de dos mil veinte, alcanzando un máximo en 2018 de 61.6%; mientras que WINJET incrementó su participación de 26.3% a 41.5% en ese mismo periodo. El diferencial en términos porcentuales entre ambas empresas ha oscilado entre un 20.7% superior para MAGNA en dos mil quince, hasta un 83.6% superior en dos mil dieciocho, reduciéndose nuevamente en junio de dos mil veinte a solo 40.8%. Estas variaciones significativas a lo largo del PERIODO hacen prueba, como se demostrará con la prueba pericial en materia de economía, de que en la RUTA COZUMEL no existe un agente económico que preste el STMP en la modalidad de ferri que cuente con la capacidad de fijar las tarifas en forma unilateral y artificial.

En ese contexto se advierte que las afirmaciones contenidas en las páginas 126 y 127 del DP son incorrectas y denotan un análisis muy limitado y superficial sobre la RUTA COZUMEL.

La incompatibilidad entre variaciones constantes en las cuotas de mercado de los participantes en la RUTA COZUMEL y la existencia de un agente económico con la capacidad de fijar precios también será materia de la prueba pericial en materia de economía.

Asimismo, la AI omitió analizar las causas de las variaciones en las participaciones de mercado, las circunstancias fácticas y públicamente conocidas circundantes en relación con BARCOS CARIBE, la modificación y significativa inversión que tuve que realizar el mejoramiento de mi flota.

De haber realizado un adecuado análisis la AI hubiera concluido que en el MR COZUMEL no existe un agente económico que preste el STMP en la modalidad de ferri que tenga la capacidad de fijar las tarifas en forma unilateral y artificial.

Los argumentos de MAGNA son inoperantes.

En primer lugar, tal y como se señala en el numeral 4.3.10. de la "VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS", los ejercicios realizados por el PERITO 1 no permiten llegar a las supuestas conclusiones señaladas por MAGNA, pues las variaciones en las participaciones de mercado en la RUTA COZUMEL no desvirtúan que en la RUTA COZUMEL existe un agente económico con poder sustancial de mercado. El PERITO 1 confunde el crecimiento en la participación de mercado de WINJET derivado de una demanda no atendida con una evidencia de la falta de poder de mercado de MAGNA; toda vez que el PERITO 1 no demuestra que el incremento en la participación de mercado de WINJET se deba a la disminución de la participación de mercado de MAGNA. Este comportamiento responde a la salida del mercado de BARCOS CARIBE, y no a una disminución de la participación de mercado de MAGNA.

Por otra parte, son infundadas por una parte e inoperantes por otra las manifestaciones de MAGNA relativas a que la AI omitió analizar cuáles son las causas de las variaciones en las participaciones de mercado y la modificación significativa en inversión que tuvo que realizar MAGNA para mejorar su flota.



Al respecto, el artículo 59 de la LFCE establece que para determinar el poder sustancial en el mercado relevante la autoridad deberá considerar la participación de los agentes en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto, para determinar la participación de mercado, la COMISIÓN podrá tener en cuenta diversos indicadores. En este sentido, el análisis de la AI contempló estos elementos por lo que dicho análisis está apegado a la norma.

Por otra parte, MAGNA no presentó argumentos lógicos jurídicos ni medios de convicción para exponer y demostrar cuáles son las causas de las variaciones en las participaciones de mercado y su relación con el análisis realizado en el DP sobre la capacidad de MAGNA para fijar las tarifas, así como para demostrar de qué forma la modificación significativa en inversión que tuvo que realizar MAGNA permitiría a esta autoridad arribar a conclusiones distintas a las señaladas en el DP.

### **3.6. EL ANÁLISIS PARA DETERMINAR QUE EXISTEN BARRERAS A LA ENTRADA EN LOS MERCADOS RELEVANTES ES DEFICIENTE E INCOMPLETO**

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>211</sup>

**La AI hizo un análisis incorrecto y deficiente sobre la existencia de barreras a la entrada en los MERCADOS RELEVANTES. En el DP la AI concluye que en los MERCADOS RELEVANTES existen las siguientes barreras a la entrada: (i) monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo; (ii) inversión en publicidad; y (iii) barreras normativas.**

**A continuación, se acredita, punto por punto, que dichas conclusiones son incorrectas:**

- **Monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo:** Tal conclusión es falsa pues aun suponiendo que la inversión para adquirir una embarcación es elevada, siempre existe la alternativa para los nuevos competidores de arrendar las embarcaciones. Tal y como lo reconoce la propia AI. Mi flota, la de NAVEGANTO y la de WINJET se conforman de embarcaciones arrendadas.

Otro error de la AI es considerar el arrendamiento de las embarcaciones como una inversión, siendo que en términos económicos y contables los contratos de arrendamiento son considerados como un gasto operativo y no como una inversión. En este sentido, no se actualiza la hipótesis de la fracción II, del artículo 7 de la DRLFCE, pues el arrendamiento de las embarcaciones no es una inversión.

Por otra parte, la AI afirma gratuitamente que las embarcaciones no cuentan usos alternativos. La AI pasó por alto que existen otros mercados a nivel internacional en los que existen agentes económicos que pueden comprar las embarcaciones. Lo cual demuestra que, si un competidor deja de prestar el servicio podría vender las embarcaciones en dicho mercado. Asimismo, la AI pasó por alto que esas mismas

<sup>211</sup> Páginas 143 a 167 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.



embarcaciones pueden usarse para prestar el STMP en la modalidad de ferri en otras ubicaciones geográficas, lo cual amplía el uso de dichas embarcaciones, por lo que en caso de que un agente económico fracase en cierto mercado podrá destinar esas embarcaciones a una ruta diferente.

- **Inversión en publicidad:** La AI afirma, sin contar con un parámetro objetivo y razonable, que la inversión publicitaria representa una barrera de entrada a los MERCADOS RELEVANTES, de haber realizado un análisis exhaustivo la AI se habría percatado que dichos montos no son ni pueden considerarse una barrera de entrada.

La AI tomó en cuenta los gastos de publicidad incurridos por Naviera Ocean como mi comercializadora en los STMP en la modalidad de ferri lo que lo condujo a conclusiones incorrectas. Si bien los gastos referidos corresponden a montos agregados, la AI debió analizar los efectos de dicha información respecto de cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, dividiendo en todo caso dicho monto total de manera proporcional entre los MERCADOS RELEVANTES y no limitarse a señalar que ello constituye *“la mejor información disponible”* sin hacer un análisis adicional.

Lo anterior, condujo a otro error en el análisis de la AI, pues duplicó los gastos de publicidad en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES obviando que una naviera podría en todo caso prestar el STMP en la modalidad de ferri solo en una de las rutas que integran los MERCADOS RELEVANTES, por lo que resultaba indispensable que analizara los gastos de publicidad de manera desagregada por cada uno de los MERCADOS RELEVANTES.

Por otra parte, la AI debió analizar el porcentaje que representan los gastos en publicidad respecto mis ingresos y costos operativos. Al respecto, se habría dado cuenta que durante el PERIODO mis gastos en publicidad representaron menos del 10% de mis ingresos y costos operativos, con excepción del año 2015. Como se muestra en la siguiente Tabla.

| Periodo | Ingresos | Gastos de venta + operación | Gasto publicidad y propaganda | G. Publ y Prop./Ingr | G. Publ y Prop/Gasto de vtas y oper |
|---------|----------|-----------------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------------|
| 2015    | <b>B</b> |                             |                               |                      |                                     |
| 2016    |          |                             |                               |                      |                                     |
| 2017    |          |                             |                               |                      |                                     |
| 2018    |          |                             |                               |                      |                                     |
| 2019    |          |                             |                               |                      |                                     |
| 2020    |          |                             |                               |                      |                                     |

Fuente: Balanzas de comprobación de NAVIERA MAGNA, diciembre 2015, 2016, 2017, 2018 2019 y junio 2020. Anexo 19 del Primer Escrito de Desahogo de Información.

Eliminado: 1 tabla



Evidentemente los montos invertidos en publicidad pueden variar de acuerdo con la estrategia de cada agente económico. Sin embargo, los montos invertidos por mí, en relación con mis ingresos y mi estructura de costos, contrario a lo que concluye la AI no reflejan una barrera para la participación de otros agentes económicos. Además, es importante resaltar que un agente económico que quiera ingresar al mercado no estaría obligado a gastar en un monto similar en publicidad al de un agente económico ya establecido en el mercado.

En este sentido, NAVEGANTO se ha posicionado en la RUTA PUERTO JUÁREZ con montos de inversión en publicidad significativamente más reducidos que los míos.

Por lo tanto, es errónea la conclusión de la AI de que el gasto publicitario sea una barrera a la entrada en los MERCADOS RELEVANTES.

- **Barreras normativas:** La AI considera que los artículos 10 y 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN constituyen una barrera para sociedades extranjeras que quieran prestar el STMP en la modalidad de ferri en los MERCADOS RELEVANTES, puesto que tales artículos establecen que la operación y explotación de embarcaciones en navegación de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. Tales consideraciones son incorrectas.

En primer lugar, el hecho de que las disposiciones establezcan que el STMP en la modalidad de ferri debe prestarse a través de embarcaciones mexicanas no constituye un barrera a la entrada de ningún tipo; puesto que como prueba la evidencia del EXPEDIENTE, las embarcaciones utilizadas por los agentes económicos en los MERCADOS RELEVANTES pueden ser adquiridas en el extranjero, para después ser internadas en territorio nacional, con la condición de que sean abanderados y matriculados en alguna capitania de puerto mexicano. De conformidad con lo establecido en los artículos 10, 11 y 13 de la LEY DE NAVEGACIÓN.

En segundo lugar, como lo identifica la AI, la legislación de la materia establece un requisito de nacionalidad para la prestación del STMP en la modalidad de ferri, sin embargo, ello no es una barrera a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES; toda vez que la fracción III, del artículo 7 de la Ley de Inversión Extranjera autoriza la inversión extranjera, hasta en un 49%, en navieras dedicadas al STMP en la modalidad de ferri. La AI debió analizar las previsiones de la Ley de Inversión Extranjera de manera conjunta con las de la LEY DE NAVEGACIÓN. Se debe tomar en cuenta que los requisitos de nacionalidad establecidos en la LEY DE NAVEGACIÓN son una medida idónea y proporcional que permiten proteger la soberanía del Estado Mexicano sobre las aguas nacionales y la seguridad nacional, pero que no impiden la inversión extranjera en navieras mexicanas que prestan el STMP en la modalidad de ferri.





En este sentido, la Guía para la Evaluación de la Regulación desde la Óptica de Competencia, publicada por esa COFECE<sup>212</sup> establece que existen cuatro rubros fundamentales para evaluar, desde una perspectiva de competencia, si una regulación impide u obstaculiza la entrada de nuevos participantes en un determinado sector o mercado o que propicia o induce de manera artificial la salida de las empresas existentes. Así, atendiendo a los criterios referidos en la Guía y a todos los razonamientos que se han mencionado, se puede comprobar que las disposiciones de la LEY DE NAVEGACIÓN a las que hizo referencia la AI en el DP no constituyen una barrera a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES, toda vez que: (i) no otorgan derechos especiales o exclusivos a ciertos agentes económicos para prestar servicios, puesto que el STMP en la modalidad de ferri permite la inversión extranjera y el STMP en la modalidad de turismo acuático permite a mexicanos y extranjeros prestar dicho servicio; (ii) no se establecen procedimientos de obtención de licencias, permisos o autorizaciones como requisito para iniciar operaciones, o bien iniciar alguna actividad adicional, tal y como lo reconoce la propia AI; (iii) no crea esquemas preferenciales en las compras de gobierno a efecto de promover o beneficiar a algunos agentes; y (iv) no establece requisitos técnicos, administrativos o de tipo económico para que los agentes participen en el mercado, ni establece condiciones o delimita áreas geográficas u horarios para ofrecer bienes o servicios.

Por lo tanto, es errónea la conclusión de la AI de que existen barreras normativas que impiden la entrada de nuevos competidores en los MERCADOS RELEVANTES.

Por otra parte, derivado de la incorrecta definición de los MERCADOS RELEVANTES el DP no analizó el hecho de que de acuerdo con el párrafo tercero del artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN, las embarcaciones en navegación interior y de cabotaje, destinadas a servicios turísticos, es decir, embarcaciones que también ofrecen el STMP, a través de las modalidades de Tender y Turismo Náutico, las cuales compiten en efecto con prestadores del STMP en la modalidad de ferri no enfrentan ninguna restricción, por lo que hace a la participación de sociedades extranjeras y embarcaciones extranjeras en la prestación de dichos servicios.

Los argumentos de MAGNA sobre la inexistencia de barreras normativas para que sociedades extranjeras puedan prestar el STMP en la modalidad de ferri en los MERCADOS RELEVANTES es **parcialmente fundado** pero **insuficiente** para desvirtuar la conclusión del DP relativa a la existencia barreras normativas en los MERCADOS RELEVANTES.

El artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN establece que la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. Por su parte, el artículo 20 de la LEY DE NAVEGACIÓN establece que para actuar como naviero se requiere, entre otras cuestiones, ser mexicano o sociedad constituida conforme a la

<sup>212</sup> Disponible en la dirección electrónica [https://www.cofece.mx/cofece/images/Promocion/Guia\\_EvaluacionRegulacion\\_vonline170516.pdf](https://www.cofece.mx/cofece/images/Promocion/Guia_EvaluacionRegulacion_vonline170516.pdf)



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

legislación mexicana. Sin embargo, y tal como lo advirtió la AI en el DP, la Ley de Inversión Extranjera<sup>213</sup> señala lo siguiente:

*“ARTÍCULO 7o.- En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes: [...]*

*III. Hasta el 49% en: [...]*

*v) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria; [...] [énfasis añadido]”.*

Por lo anterior, resultan incorrectas las conclusiones de la AI relativas a que las sociedades extranjeras tienen una restricción para prestar el STMP en la modalidad de ferri, pues tal y como se desprende de los artículos referidos, podrían participar limitadamente hasta en un 49% (cuarenta y nueve por ciento) en sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y cabotaje. No obstante, si bien la restricción para que sociedades extranjeras puedan prestar el STMP establecida en LEY DE NAVEGACIÓN no es total, el hecho de que los inversionistas no tengan la posibilidad de tener la mayoría de la participación y/o el control en la sociedad en un mercado en el que son necesarios altos montos de inversión puede desincentivar la entrada de inversionistas extranjeros al mercado, por lo que se considera que estas disposiciones sí constituyen una barrera a la entrada de tipo normativa.

Por lo que hace a las manifestaciones de MAGNA relativas a que existe la alternativa para los nuevos competidores de arrendar las embarcaciones y que considerar el arrendamiento de las embarcaciones como una inversión es un error de la AI, siendo que en términos económicos y contables los contratos de arrendamiento son considerados como un gasto operativo y no como una inversión, dichas manifestaciones son **infundadas** toda vez que, tal y como se señala en el numeral 4.2.6.1.13., de valoración de pruebas, si bien los agentes económicos pueden ingresar al MERCADO RELEVANTE a través del arrendamiento de las embarcaciones, esto no implica que la adquisición de las mismas no sea una barrera a la entrada. Además, los contratos de arrendamiento implican un compromiso de largo plazo para los agentes económicos lo que implica que adquieren obligaciones de pagar un arrendamiento a largo plazo lo que podría equivaler en ocasiones a cantidades similares a las de una adquisición, asimismo, los contratos contienen cláusulas de penalización por incumplimiento del contrato que pueden representar montos altos.

En este sentido, un agente económico que desee prestar el STMP en la modalidad de ferris tendrá que conseguir embarcaciones, ya sea a través de la adquisición o contratos de arrendamiento de largo plazo, lo que implica que debe de incurrir en los costos de adquisición.

Por su parte, los argumentos de MAGNA relativos a los costos de publicidad son **inoperantes** por tratarse de manifestaciones **gratuitas**, toda vez que MAGNA se limita a señalar la AI debió analizar los gastos en publicidad en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, dividiendo en todo caso dicho monto total de manera proporcional entre los MERCADOS RELEVANTES. Sin embargo, MAGNA

<sup>213</sup> Publicada en el DOF el veintisiete de diciembre de mil novecientos noventa y tres, cuya última reforma se publicó en el DOF el quince de junio de dos mil dieciocho.





únicamente presenta información y documentación que confirma las conclusiones del DP, ya que presenta una tabla con información agregada sobre sus gastos en publicidad, y no ruta por ruta como alega debió haberse hecho en el DP, en donde señala que los costos en publicidad representaron **\*\*** de sus ingresos y costos operativos. Lo anterior, evidencia que ni los propios agentes económicos tienen información desagregada al respecto, por lo que es incongruente que MAGNA pretenda que la AI desagregue dicha información cuando (i) ella no la proporcionó y (ii) cuando ella misma utiliza datos agregados sobre costos en publicidad.

Por otra parte, 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 absoluto por este concepto es considerablemente alto. Por ejemplo, el gasto en publicidad de **\*\*** para los años de dos mil dieciocho y dos mil diecinueve, individualmente, representa **\*\*** el costo de adquisición de una embarcación usada.<sup>214</sup>

Por último, el argumento relativo a que las embarcaciones que también ofrecen el STMP, a través de las modalidades de Tender y Turismo Náutico, las cuales compiten en efecto con prestadores del STMP en la modalidad de ferri no enfrentan ninguna restricción por lo que hace a la participación de sociedades y embarcaciones extranjeras en la prestación de dichos servicios es inoperante por partir de premisas previamente desvirtuadas, pues como quedó demostrado en los numerales 3.2.2. y 3.2.3. de la presente resolución, el servicio que se presta a través de embarcaciones en las modalidades de Tender y Turismo Náutico no es sustituto del STMP en la modalidad de ferri. Por lo anterior, resulta innecesario entrar al análisis de dichos argumentos.

Independientemente de que, como ya se ha dicho, las modalidades de Tender y Turismo Náutico no compiten con el STMP en la modalidad de ferri, son falsas las manifestaciones de MAGNA, toda vez que el artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN, al que el mismo hace alusión, señala:

*“La operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje, destinadas a servicios turísticos, deportivos y recreativos, así como la operación y explotación de aquellas destinadas a la construcción y mantenimiento portuario, y el dragado podría realizarse por navieros mexicanos o extranjeros con embarcaciones mexicanas o extranjeras, previa autorización de la Secretaría, y siempre y cuando exista reciprocidad con el país de que se trate, procurando dar prioridad a las empresas nacionales y cumpliendo con las disposiciones legales aplicables [énfasis añadido]”.*

En este sentido, sí existe una restricción por lo que hace a la participación de sociedades y embarcaciones extranjeras en embarcaciones que ofrecen el servicio de transporte, a través de las modalidades de Tender y Turismo Náutico.

Para mayor abundamiento sobre el análisis de barreras a la entrada que realizó esta Comisión, se refiere a MAGNA a la sección 5.2 de la Consideración Quinta.

<sup>214</sup> En el numeral 4.2.7.1.12. queda demostrado que un “barco catamarán tipo ferry usado [...]” fue adquirido por WINJET por un monto total de **\*\***



### **3.7. NO SE CONSIDERA LO INCONVENIENTE DE CUALQUIER INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LOS MERCADOS RELEVANTES EN LAS CONDICIONES ACTUALES**

MAGNA manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>215</sup>

El DP es ilegal por constituir una intervención estatal en la economía contraria al interés público, en virtud de las condiciones adversas y crisis económica causadas por la PANDEMIA. La intervención estatal en la economía únicamente es benéfica para el interés público, en aquellos casos en que se ha demostrado que existe una falla de mercado persistente y duradera que el mercado no ha logrado superar por sí mismo, en cambio, si las fallas corresponden a factores no habituales, temporales y pasajeros dentro del mercado, no hay necesidad de intervenir ese mercado con regulación estatal.

En caso de que se traten de fallas no habituales, temporales y pasajeras la regulación no será efectiva pues para el momento de su implementación, la falla de mercado transitoria muy probablemente habrá desaparecido y el mercado habrá regresado a la normalidad, de modo que, en el mejor caso dicha regulación ya no tendrá cabida, aunque muy probablemente más bien generará distorsiones.

Usualmente un mercado que permanece sin una regulación y análisis específico es porque es innecesario realizar el mismo, es decir, no existen problemas persistentes en el mercado que requieran una intervención positiva del Estado. Lo anterior, obedece a que existe el riesgo de que la intervención del Estado en un ambiente de inestabilidad puede hacer más daño en un mercado que se encuentra debilitado por causa de algún factor externo.

Así, la falta de regulación de un mercado en una situación imprevista que no es la que impera normalmente, puede tener como consecuencia grandes beneficios al consumidor, pues se creará una competencia basada en costos reales y en innovación, generada por los factores externos transitorios, que derivarán en que exista una mejor calidad del servicio y un mejor precio cuando dicho mercado regrese a la normalidad. En el caso, la dinámica competitiva de los MERCADOS RELEVANTES ha sido fuertemente modificada como consecuencia de los efectos adversos que la Pandemia. De ahí que la investigación en los MERCADOS RELEVANTES y sus potenciales implicaciones son sumamente inoportunas, pues se trata de mercados y agentes económicos que están siendo afectados gravemente en sus ingresos y, en muchos casos, absorbiendo pérdidas o teniendo dificultades para cumplir con compromisos de pago.

Tal y como se desprende del Anexo 4 del escrito de veintidós de marzo de dos mil veintiuno la demanda de pasajeros se ha visto sumamente disminuida. En este contexto, me he visto obligado a modificar mi operación habitual, a través de una estrategia de medidas temporales, en tanto subsistan los efectos de la Pandemia de COVID-19, consistente en la reducción paulatina del número de frecuencias operadas en las

<sup>215</sup> Páginas 167 a 172 del escrito presentado por MAGNA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.





diferentes rutas, incluso dejando de operar de manera diaria, con el objeto de hacer frente a la crisis económica derivada de dicha PANDEMIA. Pues a pesar de ser el líder en los MERCADOS RELEVANTES he sufrido un deterioro importante en mi situación operativa y financiera, lo que denota la existencia de presiones competitivas.

En este sentido, si los efectos adversos derivados de la PANDEMIA afectaron a los agentes económicos que participamos en los MERCADOS RELEVANTES, debe concluirse que la investigación en los MERCADOS RELEVANTES se encuentra viciada de facto, pues el PERIODO analizado no refleja la verdadera dinámica que opera actualmente y que operará en el futuro en dichos MERCADOS RELEVANTES. Al respecto, no existe certeza sobre (i) cuánto durarán los efectos negativos de la PANDEMIA; (ii) si los MERCADOS RELEVANTES lograrán regresar a la misma dinámica que existía hasta antes de la Pandemia; (iii) y la magnitud de la afectación económica provocada por la caída de la demanda del STMP en la modalidad de ferri.

Además, la eventual imposición de regulación tarifaria es inoportuna y abona al riesgo de que desaparezcan los participantes en esos mercados, pues por definición la regulación impone costos sobre los agentes económicos, con lo cual, cuando menos, se dificultará su recuperación económica, aunado al riesgo de que esa regulación se vuelva obsoleta de un momento a otro, por ejemplo, por cambios en la estructura del mercado.

Queda así demostrado que la AI no realizó un análisis correcto de los MERCADOS RELEVANTES pues se advierte que el DP no tomó en cuenta el cambio de la dinámica en de los MERCADOS RELEVANTES derivada de la PANDEMIA. Incluso se considera que la AI debió abstenerse de realizar el análisis sobre las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES hasta en tanto las condiciones de operación y funcionamiento sean estables otra vez.

Al respecto, como ya ha quedado demostrado en el numeral 3.1. de conformidad con lo establecido por los artículos 96 de la LFCE y 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN, la COFECE se encuentra facultada para emitir de oficio una opinión sobre condiciones de competencia relacionada con el STMP. En este sentido, ni el artículo 96 de la LFCE ni el 140 de la Ley de NAVEGACIÓN o alguna otra disposición legal aplicable al caso establecen una excepción para iniciar o llevar a cabo una investigación sobre condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES durante la PANDEMIA.

Por otra parte, las manifestaciones de MAGNA son inoperantes por tratarse de manifestaciones que **no combaten** el DP, pues limita a señalar que no es conveniente imponer tarifas en estos momentos por causa de la PANDEMIA debido a que los agentes económicos que participan en los MERCADOS RELEVANTES se han visto afectados en sus ingresos y que una posible regulación es inoportuna y abona al riesgo de que desaparezcan los participantes en esos mercados, pero no desvirtúan el contenido o alcance del DP.

De conformidad con el artículo 96 de la LFCE, la presente resolución no tiene el alcance de regular tarifas, el alcance de la presente resolución se limita a señalar si existen o no condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES. En caso de que se determine que no existen



condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES será la SEMAR quien, con fundamento en el artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN, podrá establecer la base de regulación de tarifas en la prestación del STMP en la modalidad de ferri en los MERCADOS RELEVANTES. En todo caso, las circunstancias sobre los efectos adversos derivados de la PANDEMIA deberán hacerse valer frente a dicha autoridad quien tomará en cuenta tales circunstancias al momento de analizar su pertinencia y, en su caso, emitir la regulación.

Además, MAGNA pierde de vista que el procedimiento previsto en el artículo 96 de la LFCE es un procedimiento de interés público, cuyo objeto es promover, proteger y garantizar la libre competencia, de conformidad con lo que establecen los artículos 1 y 2 de la misma LFCE. En este sentido, si se demuestra que en los MERCADOS RELEVANTES no existen condiciones de competencia, la intervención de la COFECE, y en su caso de la SEMAR, es necesaria y acorde con el orden público y el interés social.

Aunado a lo anterior, la LEY DE NAVEGACIÓN establece que la regulación podrá suprimirse cuando a juicio de COFECE se considere que las condiciones que dieron origen a la regulación dejaron de existir.

Por último, se señala a MAGNA que no debe perder de vista que la investigación no sólo tomó en consideración el periodo de la PANDEMIA, en tanto la evidencia del EXPEDIENTE que el Pleno toma en consideración para emitir la presente resolución corresponde a un periodo más amplio.

#### WINJET

A lo largo de su escrito de manifestaciones, presentado el veintidós de marzo de dos mil veintiuno WINJET, se limitó a realizar diversas afirmaciones que no tienen como finalidad desvirtuar lo señalado por la AI en el DP, las cuales se exponen a continuación.

#### **3.8. MANIFESTACIONES QUE NO CONTROVIERTEN LAS CONCLUSIONES DEL DP**

WINJET manifestó en síntesis lo siguiente:<sup>216</sup>

**COFECE tiene el mandato legal y constitucional de proteger y garantizar la libre competencia de tal forma que se garantice el funcionamiento eficiente de los mercados conforme al artículo 28 de la CPEUM. COFECE es la única autoridad legitimada, conforme a la LFCE y la LEY DE NAVEGACIÓN, para decidir sobre la existencia de condiciones de competencia efectiva en el STMP en los Mercados Relevantes identificados en el DP. Ahora bien, la actuación de COFECE en este momento se debe limitar a pronunciar si considera que existen condiciones de competencia efectiva para la prestación del STMP en los Mercados Relevantes.**

Además, señaló:<sup>217</sup>

**COFECE es el órgano técnico especializado al que le corresponde la facultad exclusiva**

<sup>216</sup> Páginas 12 a 16 del escrito presentado por WINJET el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.

<sup>217</sup> Páginas 17 a 35 del escrito presentado por WINJET el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.





de para definir el mercado relevante -salvo en los sectores de telecomunicaciones y radiodifusión- y,<sup>218</sup> en el caso particular, las definiciones de los mercados relevantes cumplen cabalmente con la legislación y las bases económicas aplicables.

De conformidad con el artículo 58 de la LFCE la AI definió los mercados relevantes en su dimensión servicio, como la prestación del STMP en la modalidad de ferris y, en su dimensión geográfica, como las rutas con orígenes y/o destinos en Isla Mujeres y en la Isla de Cozumel.

El artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN constituye la disposición legal de la regulación sectorial a la que se refiere el artículo 96 de la LFCE con base en la cual la AI fundamentó el inicio de la investigación.

En este sentido, el alcance de la determinación de existencia de condiciones de competencia efectiva previsto en el artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN, así como los mercados relevantes sobre los que debe versar el análisis de la AI deben estar delimitados a una ruta determinada y a una modalidad determinada, tal y como lo realizó la AI.

En virtud de lo anterior, la AI definió de forma correcta y conforme a la legislación aplicable los mercados relevantes debido a que tomó en cuenta los parámetros establecidos en la LFCE y realizó un análisis por modalidad del servicio por ruta.

Por otra parte, se coincide con la conclusión del DP en la que la AI determinó correctamente la existencia y ejercicio de un poder sustancial en los mercados relevantes y derivado de esto no existen condiciones de competencia en ellos, toda vez que, como lo afirma la AI en el DP, MAGNA cobró tarifas superiores a las de sus competidores en los mercados relevantes sin perder participación de mercado. Además, MAGNA cuenta con acceso a muelles privilegiados en los mercados relevantes lo que evidencia aún más su poder.

Por lo anterior WINJET concluye en síntesis lo siguiente:<sup>219</sup>

Se concuerda con el análisis realizado por la AI en el DP y que lo llevó a concluir que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes, toda vez que se demostró que la existencia de un agente económico con poder sustancial en el mercado y su capacidad para fijar precios.

<sup>218</sup> Cita los siguientes antecedentes judiciales "**MERCADO RELEVANTE. SU CONCEPTO EN MATERIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA**". Jurisprudencia I.4o.A. J/75. Tribunales Colegiados de Circuito. Décima Época. Registro no. 2009311. I.Io.A.E.60 A (10a.). Tribunales Colegiados de Circuito. Décima Época. Libro 19, junio de 2015, Pág. 1973.; y "**CONTROL JUDICIAL. SUS CARACTERÍSTICAS, TRATÁNDOSE DE LA DISCRECIONALIDAD DE LA DECLARATORIA DE PREPONDERANCIA EN EL SECTOR DE LA RADIODIFUSIÓN EMITIDA POR EL INSTITUTO FEDERAL DE TELECOMUNICACIONES**" Registro no. 2009311. I.I o.A.E.60 A (10a.). Tribunales Colegiados de Circuito. Décima Época. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 19, junio de 2015, Pág. 1973.

<sup>219</sup> Páginas 35 a 39 del escrito presentado por WINJET el veintidós de marzo de dos mil veintiuno.



Lo anterior es **inoperante** por tratarse de manifestaciones que **no combaten** el DP. WINJET incluso manifiesta expresamente que concuerda con el análisis y conclusiones realizado por la AI en el DP.

Al respecto, como se verá más adelante, en la consideración QUINTA de derecho de la presente resolución, este Pleno concluyó que el análisis del DP presentaba ciertas deficiencias por lo que hace a los mercados relevantes preliminarmente definidos y, en consecuencia, arribó a las conclusiones que más adelante se señalan. En este sentido, no le asiste la razón en sus manifestaciones. Para evitar repeticiones, se remite a dicha Consideración QUINTA.

Finalmente, las manifestaciones respecto a las facultades de la COMISIÓN para pronunciarse sobre condiciones de competencia efectiva en términos del artículo 96 de la LFCE, WINJET coincide con el análisis realizado por esta autoridad en el numeral 3.1, al cual se remite para evitar repeticiones innecesarias.

#### IV. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS

CUARTA. En la presente consideración se analizarán los elementos de convicción existentes en el EXPEDIENTE que sustentan la determinación de la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes, así como las pruebas que fueron ofrecidas, admitidas y desahogadas, u ordenadas durante la substanciación del presente procedimiento.

En ese sentido, respecto a los argumentos vertidos por los agentes económicos con interés en el presente procedimiento que combaten las afirmaciones realizadas en el DP y las pruebas en las cuales se sustenta, se remite a las respuestas a los argumentos correspondientes en la consideración "TERCERA" de la presente resolución a fin de evitar repeticiones innecesarias.

##### 4.1 Reglas para la valoración de las pruebas

En términos de lo establecido en el artículo 121 de la LFCE, es aplicable supletoriamente el CFPC, por lo que en los casos en que no exista alguna disposición en la normativa de competencia que establezca reglas para valorar las pruebas, se realiza la valoración con base en dicho ordenamiento. Asimismo, conforme al artículo 84 de la LFCE y 197 del CFPC, esta COMISIÓN goza de la más amplia libertad para hacer el análisis de las pruebas, para determinar el valor y alcance de éstas y para fijar el resultado final de dicha valoración.

En consecuencia, en lo que concierne a la valoración que se da respecto de los elementos de convicción enunciados en el presente apartado, a efecto de evitar repeticiones innecesarias, deberá entenderse que éstos son valorados de la siguiente manera, teniéndose por señalados en cada uno de ellos los artículos y los criterios judiciales referidos en este apartado, dependiendo de la clasificación que se haya dado a los mismos.

Finalmente, los medios de convicción referidos como **documentales públicas, documentales privadas, copias simples e impresiones** o **elementos aportados por la ciencia**, que hayan sido presentados por los agentes económicos con interés en el procedimiento, inicialmente probarán





plenamente en su contra, de conformidad con el artículo 210 del CFPC.<sup>220</sup>

#### 4.1.1. Documentales públicas

Las pruebas valoradas que, en términos de los artículos 93, fracción II y 129 del CFPC, constituyen documentales públicas, se les otorga el valor probatorio descrito por los artículos 130, 202 y 205 *in fine* del CFPC. Por tanto, para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de una **documental pública** se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.

En ese sentido, las documentales públicas hacen prueba plena de los hechos legalmente afirmados por la autoridad de que procedan; pero si en ellos se contienen declaraciones de verdad o

<sup>220</sup> Sirven de apoyo los siguientes criterios del PJJ: i) **"COPIAS FOTOSTÁTICAS. HACEN PRUEBA PLENA CONTRA SU OFERENTE.** No es válido negar el carácter de prueba a las copias fotostáticas simples de documentos, puesto que no debe pasar inadvertido que, conforme a diversas legislaciones, tales instrumentos admiten ser considerados como medios de convicción. Así el Código Federal de Procedimientos Civiles previene, en su artículo 93, que: 'La ley reconoce como medios de prueba: ... VII. Las fotografías, escritos y notas taquigráficas y, en general, todos aquellos elementos aportados por los descubrimientos de la ciencia...' El artículo 278 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal establece a su vez que para conocer la verdad sobre los puntos controvertidos, el juzgador puede valerse, entre otros elementos probatorios, '... de cualquier cosa...' Dentro de estas disposiciones es admisible considerar comprendidas a las copias fotostáticas simples de documentos, cuya fuerza probatoria mayor o menor, dependerá del caso concreto y de las circunstancias especiales en que aparezcan aportadas al juicio. De este modo, la copia fotostática simple de un documento hace prueba plena en contra de su oferente, porque cabe considerar que la aportación de tal probanza al juicio lleva implícita la afirmación de que esa copia coincide plenamente con su original. Esto es así porque las partes aportan pruebas con el objeto de que el juzgador verifique las afirmaciones producidas por aquéllas en los escritos que fijan la litis; por tanto, si se aporta determinado medio de convicción, es porque el oferente lo considera adecuado para servir de instrumento de verificación a sus afirmaciones. No es concebible que el oferente presente una prueba para demostrar la veracidad de sus asertos y que, al mismo tiempo, sostenga que tal elemento de convicción, por falso o inauténtico, carece de confiabilidad para acreditar sus aseveraciones. En cambio la propia copia fotostática simple no tendría plena eficacia probatoria respecto a la contraparte del oferente, porque contra ésta ya no operaría la misma razón y habría que tener en cuenta, además, que ni siquiera tendría la fuerza probatoria que producen los documentos simples, por carecer de uno de los elementos constitutivos de éstos, como es la firma autógrafa de quien lo suscribe y, en este caso, la mayor o menor convicción que produciría, dependería de la fuerza probatoria que proporcionarían otras probanzas que se relacionaran con su autenticidad [énfasis añadido]". Registro: 203516; [J]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. III, enero de 1996; pág. 124. I.4o.C. J/5; ii) **"COPIAS FOTOSTÁTICAS SIMPLES CUYO CONTENIDO RECONOCE EL QUEJOSO. TIENEN VALOR PROBATORIO PLENO.** De conformidad con lo dispuesto por el artículo 217 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria en términos de lo dispuesto por el artículo 2º de la Ley de Amparo, el valor de las pruebas fotográficas, taquigráficas y de otras cualesquiera aportadas por los descubrimientos de la ciencia, carácter que tienen las copias fotostáticas, por ser reproducciones fotográficas de documentos, quedan al prudente arbitrio del juzgador; por lo tanto, en ejercicio de dicho arbitrio debe otorgársele valor probatorio a la documental exhibida por el quejoso en el juicio de amparo, consistente en un escrito que dirigió a la autoridad responsable, si aquél la reconoció como veraz [énfasis añadido]". Registro: 192931; [TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. X, noviembre de 1999; pág. 970. VII.2o.A.T.9 K; y iii) **"DOCUMENTOS PÚBLICOS. SU VALOR Y EFICACIA PROBATORIOS EN RELACIÓN CON SU PRESENTANTE.** Si bien es cierto que los documentos públicos tienen valor probatorio pleno, también lo es que ello no necesariamente les otorga alcance o eficacia demostrativa para acreditar el hecho o hechos que se pretenden comprobar, de manera que aunque su valor sea pleno, puede no ser suficiente para crear convicción sobre el punto o cuestiones que están sujetas a prueba. Esto es así, porque un documento público hace fe de la certeza de su contenido, pero si éste pretende desvirtuarse, debe objetarse el documento y probarse la objeción, para así destruir la certeza que recae sobre lo asentado en esa documental. Asimismo, es cierto que los documentos presentados en juicio por las partes prueban plenamente en su contra, aunque no los reconozcan, pero esto no implica que no acepten prueba en contrario y que, por tanto, indefectiblemente deba concedérseles plena eficacia demostrativa contra quien los presentó, ya que sus alcances demostrativos quedan a expensas de la ponderación de todo el material probatorio, pudiéndose llegar a la convicción de que aunque inicialmente probaban plenamente en contra de su presentante, al final su contenido quedó desvirtuado total o parcialmente con otras probanzas aportadas al juicio [énfasis añadido]". Registro: 168146; [TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. XXIX, enero de 2009; pág. 2689. VI.2o.C.289 K.



manifestaciones de hechos de particulares, los documentos sólo prueban plenamente que se hicieron tales declaraciones o manifestaciones ante la autoridad que los expidió, pero no tienen el alcance de probar la verdad de lo declarado o manifestado.

#### **4.1.2. Documentales privadas**

Las pruebas valoradas que, en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, constituyen documentales privadas, se les otorga el valor probatorio que le otorgan los artículos 203, 204, 205, 208, 209 y 210 del CFPC. Por tanto, para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de una documental privada se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.

#### **4.1.3. Copias simples o impresiones**

Las pruebas valoradas que, en términos de los artículos 91 de las DRLFCE, 93, fracción VII y 188 del CFPC, constituyen copias simples o impresiones, les corresponde el valor probatorio que otorgan los artículos 207 y 217 del CFPC. De esta forma, para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de una copia simple o impresión se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.

#### **4.1.4. Elementos aportados por la ciencia que constan en medios electrónicos**

Las pruebas valoradas que, en términos de los artículos 91 de las DRLFCE, 93, fracción VII y 188 del CFPC, constituyen elementos aportados por la ciencia correspondientes a información generada o comunicada que consta en medios electrónicos, ópticos o de cualquier otra tecnología, les corresponde el valor probatorio que otorgan los artículos 210-A y 217 del CFPC. Por tanto, para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de un elemento aportado por la ciencia se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.

En este sentido, en términos del artículo 210-A del CFPC, para valorar la fuerza probatoria de la información contenida en medios electrónicos deberá considerarse: i) la fiabilidad del método por el que fue generada, comunicada, recibida o archivada; ii) si es posible atribuir a las personas obligadas el contenido de la información relativa; y iii) la posibilidad de que la información sea accesible para su ulterior consulta.<sup>221</sup>

<sup>221</sup> Resulta aplicable el siguiente criterio del PJJF: "**DOCUMENTO ELECTRÓNICO. SI CUENTA CON CADENA ORIGINAL, SELLO O FIRMA DIGITAL QUE GENERE CONVICCIÓN EN CUANTO A SU AUTENTICIDAD, SU EFICACIA PROBATORIA ES PLENA.** De conformidad con el artículo 201-A del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley de Amparo, la información generada o comunicada que conste en medios electrónicos, ópticos o en cualquier otra tecnología, constituye un medio de prueba que debe valorarse conforme a las reglas específicas contenidas en el propio precepto y no con base en las reglas generales aplicables a las copias simples de documentos públicos o privados impresos. Así, para establecer la fuerza probatoria de aquella información, conocida como documento electrónico, debe atenderse a la fiabilidad del método en que se generó, comunicó, recibió o archivó y, en su caso, si es posible atribuir su contenido a las personas obligadas e, igualmente, si es accesible para su ulterior consulta. En congruencia con ello, si el documento electrónico, por ejemplo, una factura, cuenta con cadena original, sello o firma digital que genere convicción en cuanto a su autenticidad, su eficacia probatoria es plena y, por ende, **queda a cargo de quien lo objete aportar las pruebas necesarias o agotar los medios pertinentes para desvirtuarla** [énfasis añadido]". Registro: 2015428; [TA]; 10a. Época; T.C.C.; Gaceta S.J.F.; lib. 47, octubre de 2017; t. IV; pág. 2434. XXI.Io.P.A.11 K (10a.).





Por otra parte, si se trata de archivos que no cumplan con los requisitos que establece el artículo 217 del CFPC para constituir prueba plena, tendrán que ser adminiculados con otros elementos del EXPEDIENTE, a fin de que se confirme la veracidad de la información en él contenida, razón por la cual constituye un mero indicio, salvo que resulte contrario a los intereses de los agentes económicos que lo hayan presentado.

#### 4.1.5. Confesiones

Varias de las pruebas que se analizan en el presente caso implican una confesión respecto de quienes los presentaron, por lo cual, en términos de los artículos 93, fracción I, y 95 del CFPC, se les confiere el valor probatorio descrito en los artículos 96, 199, 200 y 210 del CFPC, respecto de los hechos que resulten contrarios a los intereses de éstos. En este aspecto, para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de una confesión se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.

Asimismo, parte del caudal probatorio que obra en el EXPEDIENTE se refiere a comparecencias durante la investigación; así, las manifestaciones sobre hechos propios constituyen prueba plena en los términos establecidos para la confesión respecto de los hechos que resulten contrarios a los intereses de los mismos.

#### Comparecencias

En la presente sección, se valorarán las declaraciones de personas físicas que comparecieron durante la investigación del EXPEDIENTE, las cuales, de conformidad con los artículos 60, 67, 68, 69 y 101 de las DRLFCE,<sup>222</sup> contienen hechos propios de los comparecientes o bien, hacen referencia a hechos de terceros.

De este modo, las declaraciones realizadas en dichas comparecencias serán valoradas como una confesión en términos de los artículos 93, fracción I, 95, 96, 197, 199 y 200 del CFPC, cuando se refieran a **hechos propios** de las personas físicas que declaran.

Así, cuando en esta resolución se haga referencia a una **comparecencia** y en su análisis se indique que se trata de **hechos propios**, para evitar repeticiones innecesarias, se entenderá que se insertan los artículos señalados en el párrafo anterior y que a dichas declaraciones les corresponde el valor que refieren los artículos correspondientes a las confesiones, esto es, constituyen prueba plena en términos de lo establecido en los artículos 84 y 121 de la LFCE; 60 y 101 de las DRLFCE, así como los artículos del CFPC citados en el párrafo anterior.

Por otra parte, de las declaraciones contenidas en las comparecencias se hace también referencia a **hechos de terceros** o de personas morales con las cuales los comparecientes tienen una relación de trabajo, y en general se advierte que se trata de manifestaciones que se refieren a **hechos que no son propios** de los comparecientes. Por tanto, dichas manifestaciones se valoran conforme a las reglas de la prueba **testimonial**.

<sup>222</sup> Dicho precepto normativo señala lo siguiente: "ARTÍCULO 101. La declaración realizada en las comparecencias ante la Comisión se valorará como confesional o testimonial, según se trate de hechos propios o de terceros, respectivamente".



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

Por lo tanto, las declaraciones que se refieren a hechos de terceros o de las personas morales con las cuales tienen una relación de trabajo o de representación tienen el valor que establecen los artículos 84 y 121 de la LFCE; 60 y 101 de las DRLFCE; así como 93, fracción VI, 165, 197, 215 y 216 del CFPC.

En específico, el artículo 215 del CFPC prescribe que la prueba testimonial quedará para su valoración al prudente arbitrio de quien resuelve, debiendo tener en consideración lo establecido en las siguientes fracciones; específicamente, señala que los testigos:

- I. Convengan en lo esencial del acto que refieran, aunque difieran en los accidentes;
- II. Declaren haber oído pronunciar las palabras, presenciado el acto o visto el hecho material sobre que depongan;
- III. Por su edad, capacidad o instrucción, tengan el criterio necesario para juzgar el acto;
- IV. Por su probidad, por la independencia de su posición o por sus antecedentes personales, tengan completa imparcialidad;
- V. Por sí mismos conozcan los hechos sobre que declaren, y no por inducciones ni referencias de otras personas;
- VI. Su declaración sea clara, precisa, sin dudas ni reticencias, sobre la substancia del hecho y sus circunstancias esenciales;
- VII. No hayan sido obligados por fuerza o miedo, ni impulsados por engaño, error o soborno, y
- VIII. Den fundada razón de su dicho.

Derivado de lo anterior, de forma general y salvo que exista un señalamiento específico en contrario, cuando se indique que una **comparecencia** tiene las características de la prueba **testimonial**, se analizará lo siguiente:

- **Claridad y precisión de sus manifestaciones.**

La fracción VI del artículo 215 del CFPC establece que se debe considerar: la claridad y precisión de la substancia del hecho declarado y sus circunstancias esenciales. Por tanto, en los casos que así proceda, se analizará si los comparecientes realizaron manifestaciones claras y precisas, coincidiendo en lo substancial, aunque no en lo accidental.

- **Conocimiento directo de los hechos y razón fundada de su dicho.**

La fracción II del artículo 215 del CFPC establece que para valorar la prueba debe considerarse que quienes declaren hayan oído pronunciar las palabras, presenciado el acto o visto el hecho material sobre el que declaren. Por otro lado, la fracción V de dicho artículo señala como otro elemento que los declarantes, por sí mismos, conozcan los hechos sobre los que declaran y no por inducciones ni referencias de otras personas; por su parte, la fracción VIII establece que deberá tomarse en consideración que quienes declaren den razón fundada de su dicho. En los casos que así proceda, se analizará si a los comparecientes les constaron los hechos que declararon por haber participado en los





mismos, fueron testigos de éstos, o debido al cargo que desempeñaban como empleados y/o representantes de alguno de los emplazados.

- **Los demás criterios.**

Al respecto, se analizará la existencia de evidencia que obre en el EXPEDIENTE que apunte o sugiera que alguno de los comparecientes, por su situación física o mental, no tuvieron el criterio suficiente para juzgar el acto o actos que percibieron y declararon. Así, se tomará en cuenta si por su edad, capacidad e instrucción existió alguna circunstancia que afectara su consentimiento para declarar.

Por lo que hace a la dependencia de los comparecientes, se analizará el vínculo laboral o de representación de los comparecientes con sus respectivos empleadores o asociaciones, en los casos en los que ello ocurra. En otras palabras, se analizará si dichas personas actuaron en el MERCADO INVESTIGADO de conformidad con sus intereses o los intereses de sus empleadores o sus representadas.

Precisamente por ello, sus dichos serán valorados de acuerdo con las reglas de la lógica, tomando en consideración en cada comparecencia, los hechos que podrían afectar los intereses de sus respectivas empresas o asociaciones y los que no.

Así, cuando en esta resolución se haga referencia a una **comparecencia** y en su análisis se indique que se trata de **hechos de terceros**, para evitar repeticiones innecesarias, se entenderá que se insertan los incisos señalados en los párrafos anteriores y que a dichas declaraciones le corresponde el valor que refieren los artículos correspondientes a la testimonial.

Así, cuando en esta resolución se haga referencia a una **comparecencia** y en su análisis se indique que se trata de manifestaciones sobre **hechos propios**, dichas manifestaciones constituyen prueba plena en los términos establecidos para la confesional. Por otro lado, respecto de las manifestaciones que se refieren a hechos de terceros o de las personas morales o asociaciones con las cuales tienen una relación de trabajo o de representación, se entenderá que se insertan los incisos señalados en los párrafos anteriores y dichas manifestaciones se valoran aplicando las reglas de las testimoniales.

En este aspecto, para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de una declaración se entenderá que le corresponde el valor establecido en este apartado.

#### **4.1.6. Periciales**

Las pruebas valoradas que, en términos del artículo 93, fracción IV y 143 del CFPC, constituyen periciales, les corresponde el valor probatorio previsto en los artículos 144 y 211 del CFPC. Por tanto, para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de una pericial se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.



En ese sentido, se indica que una prueba pericial tiene por objeto aportar conocimientos técnicos especializados respecto de un asunto en particular a fin de resolver algún punto de la controversia.<sup>223</sup> De este modo, el dictamen que el perito realice debe reflejar sus conocimientos especializados sobre la materia en la que se especializa, y utilizar una metodología que permita otorgarle fiabilidad a las conclusiones técnicas a las que arriba,<sup>224</sup> elementos que son tomados en cuenta para la valoración de dicha prueba y el alcance que se le pretende dar.

#### 4.1.7. Inspecciones oculares

Las pruebas valoradas que, en términos del artículo 93, fracción V y 161 del CFPC, constituyen reconocimientos o inspecciones judiciales, les corresponde el valor probatorio previsto en los artículos 161 y 212 del CFPC. Por tanto, para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de una inspección ocular se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.

<sup>223</sup> Sirve de apoyo el siguiente criterio del PJP: **"PRUEBA PERICIAL EN MATERIAS DE ECONOMÍA Y TELECOMUNICACIONES EN EL AMPARO. SU FALTA DE VALORACIÓN NO AFECTA LAS DEFENSAS DEL QUEJOSO, CUANDO LA DETERMINACIÓN DE LA CONSTITUCIONALIDAD DEL ACTO RECLAMADO CONSTITUYE UN PROBLEMA JURÍDICO Y NO TÉCNICO EN ESOS RUBROS.** La prueba pericial, al ser científica, proporciona al órgano jurisdiccional elementos de naturaleza técnica que le permiten entender, calificar e interpretar ciertos hechos, cuya intelección exige conocimientos técnicos o propios de determinadas disciplinas. Sin embargo, cuando la constitucionalidad del acto reclamado no es de naturaleza técnica o científica, sino de contenido jurídico y valorativo, para su resolución no se requiere de pruebas periciales, aun cuando éstas hayan sido ofrecidas y desahogadas por las partes, sin que ello implique afectación alguna a sus defensas. Por tanto, si el Juez de Distrito no se pronunció en relación con los peritajes en materia de economía y telecomunicaciones oportunamente rendidos por las partes en el juicio de amparo, esa actuación no afecta las defensas del quejoso, cuando la determinación de la constitucionalidad del acto reclamado, como puede serlo un plan técnico fundamental de interconexión e interoperabilidad expedido por la extinta Comisión Federal de Telecomunicaciones, constituye un problema jurídico y no técnico en esos rubros, pues no requiere una especial apreciación de hechos conforme a conocimientos científicos o técnicos para deducir especiales hipótesis o conjeturas y, en esas condiciones, su solución no precisa necesariamente, de las pruebas periciales ofrecidas [énfasis añadido]". Registro: 2010869; [TA]; 10a. Época; T.C.C.; Gaceta S.J.F.; lib.26, enero de 2016; t. IV; pág. 3395. I.1o.A.E.49 K (10a.).

<sup>224</sup> Sirve de apoyo el siguiente criterio: **"PRUEBA PERICIAL CIENTÍFICA. SU OBJETO Y FINALIDAD.** El objeto de la prueba pericial es el auxilio en la administración de justicia, consistente en que un experto en determinada ciencia, técnica o arte aporte al juzgador conocimientos propios de su pericia y de los que el juzgador carece, porque escapan al cúmulo de los que posee una persona de nivel cultural promedio, los cuales, además, resultan esenciales para resolver determinada controversia. Así, el uso, primordialmente, de la pericial, y con ella de los métodos científicos, implica el aprovechamiento de conocimientos especializados, indispensables para apreciar y calificar ciertos hechos o evidencias y poderles atribuir o negar significado respecto a una cierta práctica, hipótesis o conjetura que pretende acreditarse. También es útil para determinar qué circunstancias o evidencias son necesarias, conforme al marco metodológico, para arribar válidamente a cierta conclusión. De esta forma, tanto las evidencias, como los métodos deben ser relevantes y fiables para el resultado, fin o propósito que con el medio probatorio se intente alcanzar; aspectos que deben tomarse en cuenta para la calificación de la prueba en lo relativo a su pertinencia e idoneidad. Por lo anterior, el conocimiento especializado que deriva de leyes, teorías, modelos explicativos, máximas de la experiencia y destrezas, incluso de presunciones, todos ellos correspondientes a las diversas ciencias que se rigen por distintas metodologías, por lo cual, las evidencias que aportan comprenden hechos, conductas, prácticas, estados de cosas o circunstancias particulares, en general, que conforme a una teoría o método, sean pertinentes para el propósito u objetivo que con la prueba se intenta acreditar y requiere de una calificación especializada [énfasis añadido]". Registro: 2010576; [TA]; 10a. Época; T.C.C.; Gaceta S.J.F.; lib. 24, noviembre de 2015; t. IV; pág. 3605. I.1o.A.E.45 K (10a.).





En ese sentido, se indica que una inspección ocular tiene por objeto aclarar o fijar hechos relativos a la contienda que no requieran conocimientos técnicos especiales.<sup>225</sup> Esta prueba hará prueba plena cuando se refiera a puntos que no requieran conocimientos técnicos especiales.<sup>226</sup>

#### **4.1.8. Instrumental de actuaciones, así como presuncional legal y humana**

MAGNA ofreció la prueba instrumental de actuaciones en sus escritos de manifestaciones al DP, por lo cual, en términos de los artículos 93, fracciones II, III y VII, 129, 130, 133 y 188 del CFPC, se le confiere el valor probatorio descrito en los artículos 200 a 205, 209, 210, 211 y 217 del CFPC. En este aspecto, para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de una **instrumental de actuaciones** se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.

De igual forma, WINJET ofreció la prueba presuncional o la prueba indiciaria en sus escritos de manifestaciones al DP, por lo cual, en términos de los artículos 93, fracción VIII, y 190 del CFPC, se le confiere el valor probatorio previsto en el artículo 218 del CFPC. En este aspecto, para evitar repeticiones innecesarias, cuando en esta resolución se indique que se trata de una prueba **presuncional o indiciaria** se entenderá que le corresponde el valor establecido en dicho artículo.

No obstante, se indica que, toda vez que dichas pruebas no tienen entidad propia, dependen de las demás pruebas del EXPEDIENTE,<sup>227</sup> y, por tanto, únicamente tienen el alcance de probar de manera adminiculada lo señalado al analizarse cada una de las pruebas en la presente resolución.

<sup>225</sup> Sirve de apoyo el siguiente criterio del PJJ: "**PRUEBA PERICIAL EN MATERIAS DE ECONOMÍA Y TELECOMUNICACIONES EN EL AMPARO. SU FALTA DE VALORACIÓN NO AFECTA LAS DEFENSAS DEL QUEJOSO, CUANDO LA DETERMINACIÓN DE LA CONSTITUCIONALIDAD DEL ACTO RECLAMADO CONSTITUYE UN PROBLEMA JURÍDICO Y NO TÉCNICO EN ESOS RUBROS.** La prueba pericial, al ser científica, proporciona al órgano jurisdiccional elementos de naturaleza técnica que le permiten entender, calificar e interpretar ciertos hechos, cuya intelección exige conocimientos técnicos o propios de determinadas disciplinas. Sin embargo, cuando la constitucionalidad del acto reclamado no es de naturaleza técnica o científica, sino de contenido jurídico y valorativo, para su resolución no se requiere de pruebas periciales, aun cuando éstas hayan sido ofrecidas y desahogadas por las partes, sin que ello implique afectación alguna a sus defensas. Por tanto, si el Juez de Distrito no se pronunció en relación con los peritajes en materia de economía y telecomunicaciones oportunamente rendidos por las partes en el juicio de amparo, esa actuación no afecta las defensas del quejoso, cuando la determinación de la constitucionalidad del acto reclamado, como puede serlo un plan técnico fundamental de interconexión e interoperabilidad expedido por la extinta Comisión Federal de Telecomunicaciones, constituye un problema jurídico y no técnico en esos rubros, pues no requiere una especial apreciación de hechos conforme a conocimientos científicos o técnicos para deducir especiales hipótesis o conjeturas y, en esas condiciones, su solución no precisa necesariamente, de las pruebas periciales ofrecidas [énfasis añadido]". Registro: 2010869; [TA]; 10a. Época; T.C.C.; Gaceta S.J.F.; lib.26, enero de 2016; t. IV; pág. 3395. I.Io.A.E.49 K (10a.).

<sup>226</sup> Sirve de apoyo el siguiente criterio del PJJ: "**INSPECCIÓN OCULAR. ES ILEGAL SU DESECHAMIENTO BAJO EL ARGUMENTO DE QUE EL ACTUARIO CARECE DE CONOCIMIENTOS TÉCNICOS.** Es indebido el desechamiento de una inspección ocular, bajo el argumento de que el actuario judicial adscrito a un Juzgado de Distrito, carece de conocimientos técnicos, dado que el conocimiento de alguna ciencia o arte atiende a la prueba pericial, tal como lo dispone el artículo 161 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley de Amparo. En efecto, la inspección ocular tiene como finalidad el observar área, objetos o personas, que se señalen como materia de dicha probanza, describiendo de manera circunstanciada en el acta que se formule, qué fue lo que captó el actuario por medio de los sentidos, durante el desarrollo de la diligencia respectiva, para lo cual no se requiere mayor conocimiento técnico sino sólo el sentido común. [énfasis añadido]". Registro: 195066; [TA]; 9a. Época; TCC; 9a. Época; Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; II.A.5 K; TA (9a.).

<sup>227</sup> Sirven de apoyo los siguientes criterios del PJJ: i) "**PRUEBA INDICIARIA. NATURALEZA Y OPERATIVIDAD.** Esta figura que recibe ese nombre de la interpretación del artículo 286 del Código Federal de Procedimientos Penales, también identificada como



#### 4.1.9. Hechos notorios

Ahora bien, a fin de evitar repeticiones innecesarias, al referir que se está frente a un **hecho notorio** deberá estarse a lo señalado en el artículo 88 del CFPC, así como a lo dispuesto en el artículo 100 de las DRLFCE. Asimismo, deberá entenderse que los documentos emitidos por esta autoridad, así como las páginas de Internet, son **hechos notorios** cuya demostración no requiere mayor discusión ni

'prueba presuncional', derivada de igual intelección del artículo 261 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal, **más que prueba por sí, constituye propiamente una vía de demostración indirecta**, pues se parte de la base de que no hay prueba directa de un hecho que precisa ser acreditado -pues si la hubiera sería innecesario transitar por la indirecta-, pero si los hay de otros hechos que entrelazados a través de un razonamiento inferencial, regido por la lógica del rompecabezas -conforme a lo cual ninguna pieza por sí proporciona la imagen completa, pero sí resulta del debido acomodo de todas ellas- llevan a su demostración, de manera que su operatividad consiste en el método de la hipótesis que llega a ser acreditada, más que por la simple suma de varios indicios, por el producto que se extrae de la interrelación de todos ellos. De ahí que la indiciaria presupone: 1) que los hechos que se toman como indicios estén acreditados, pues no cabe construir certeza sobre la base de simples probabilidades; no que se trate de hechos de los que sólo se tiene un indicio, 2) que concurra una pluralidad y variedad de hechos demostrados, generadores de esos indicios, 3) que guarden relación con el hecho que se trata de demostrar y 4) que exista concordancia entre ellos. Y satisfechos estos presupuestos, la indiciaria se desarrolla mediante el enlace de esos hechos (verdad conocida) para extraer como producto la demostración de la hipótesis (verdad buscada), haciendo uso del método inductivo -no deductivo-, constatando que esta conclusión sea única, o bien, que de existir hipótesis alternativas se eliminen por ser inverosímiles o por carecer de respaldo probatorio, es decir, cerciorándose de que no existan indicios, de fuerza probatoria tal que, si bien no la destruyen totalmente, si la debilitan a tal grado que impidan su operatividad [énfasis añadido]". Registro: 166315; [J]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. XXX, septiembre de 2009; pág. 2982. I.Io.P. J/19; ii) **"PRESUNCIONAL E INSTRUMENTAL DE ACTUACIONES. SU OFRECIMIENTO NO SE RIGE POR LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 291 DEL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTOS CIVILES PARA EL DISTRITO FEDERAL. La prueba instrumental de actuaciones se constituye con las constancias que obran en el sumario; mientras que la de presunciones es la consecuencia lógica y natural de hechos conocidos, probados al momento de hacer la deducción respectiva, de lo que se advierte que tales pruebas se basan en el desahogo de otras, por consiguiente no es factible que desde la demanda, la contestación o en la dilación probatoria, quien ofrece los medios de convicción señalados establezca con claridad el hecho o hechos que con ellos se va a probar y las razones por las que estima que demostrará sus afirmaciones, pues ello sería tanto como obligarlo a que apoyes tales probanzas en suposiciones. Así, tratándose del actor, éste tendría prácticamente que adivinar cuáles pruebas va a ofrecer su contrario, para con base en ellas precisar la instrumental y tendría que hacer lo mismo en cuanto al resultado de su desahogo, para con ello, sobre bases aún no dadas, señalar las presunciones legales y humanas que se actualicen. DE ahí que resulta correcto afirmar que tales probanzas no tienen entidad propia, y debido a tan especial naturaleza, su ofrecimiento no tiene que hacerse con las exigencias del artículo 291 del código adjetivo, incluso, aun cuando no se ofrecieran como pruebas, no podría impedirse al Juez que tome en cuenta las actuaciones existentes y que aplique el análisis inductivo y deductivo que resulte de las pruebas, para resolver la litis planteada, pues en ello radica la esencia de la actividad jurisdiccional [énfasis añadido]".** Registro: 179818; [TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; t. XX, diciembre de 2004; pág. 1406. I.4o.C.70 C; ii) **"PRUEBAS INSTRUMENTAL DE ACTUACIONES Y PRESUNCIONAL LEGAL Y HUMANA. NO TIENEN VIDA PROPIA LAS. Las pruebas instrumental de actuaciones y la presuncional legal y humana, prácticamente no tienen desahogo, es decir que no tienen vida propia, pues no es más que el nombre que en la práctica se ha dado a la totalidad de las pruebas recabadas en el juicio, por lo que respecta a la primera y por lo que corresponde a la segunda, ésta se deriva de las mismas pruebas que existen en las constancias de autos [énfasis añadido]".** Registro: 209572. [TA]; 8a. Época; T.C.C.; S.J.F.; t. XV, enero de 1995; pág. 291. XX. 305 K; iii) **"PRUEBA INSTRUMENTAL DE ACTUACIONES, QUE SE ENTIENDE POR. La prueba 'instrumental de actuaciones' propiamente no existe, pues no es más que el nombre que en la práctica se ha dado a la totalidad de las pruebas recabadas en un determinado negocio; por tanto, si una de las partes del juicio laboral que ocurre al amparo funda sus conceptos de violación en que la prueba instrumental de actuaciones demuestra un determinado hecho, sin precisar a qué prueba en particular se refiere de las recabadas en el juicio, sus conceptos de violación, por deficientes, son infundados [énfasis añadido]".** Registro 244 101; [TA]; 7a. Época; 4a. Sala; S.J.F.; vol. 52 Quinta Parte; pág. 58.



debate y, por tanto, hacen prueba plena únicamente de que dicha información está publicada en esos términos.<sup>228</sup>

Asimismo, las publicaciones y el contenido del DOF son hechos notorios.<sup>229</sup>

<sup>228</sup> Al respecto, resultan aplicables, por analogía, las siguientes tesis: (i) **"HECHO NOTORIO. LO CONSTITUYEN LOS DATOS QUE APARECEN EN LAS PÁGINAS ELECTRÓNICAS OFICIALES QUE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO UTILIZAN PARA PONER A DISPOSICIÓN DEL PÚBLICO, ENTRE OTROS SERVICIOS, LA DESCRIPCIÓN DE SUS PLAZAS, EL DIRECTORIO DE SUS EMPLEADOS O EL ESTADO QUE GUARDAN SUS EXPEDIENTES Y, POR ELLO, ES VÁLIDO QUE SE INVOQUEN DE OFICIO PARA RESOLVER UN ASUNTO EN PARTICULAR.** Los datos que aparecen en las páginas electrónicas oficiales que los órganos de gobierno utilizan para poner a disposición del público, entre otros servicios, la descripción de sus plazas, el directorio de sus empleados o el estado que guardan sus expedientes, constituyen un hecho notorio que puede invocarse por los tribunales, en términos del artículo 88 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley de Amparo; porque la información generada o comunicada por esa vía forma parte del sistema mundial de diseminación y obtención de datos denominada 'internet', del cual puede obtenerse, por ejemplo, el nombre de un servidor público, el organigrama de una institución, así como el sentido de sus resoluciones; de ahí que sea válido que los órganos jurisdiccionales invoquen de oficio lo publicado en ese medio para resolver un asunto en particular". [J]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXIX, enero de 2009; Pág. 2470; y (ii) **"PÁGINAS WEB O ELECTRÓNICAS. SU CONTENIDO ES UN HECHO NOTORIO Y SUSCEPTIBLE DE SER VALORADO EN UNA DECISIÓN JUDICIAL.** Los datos publicados en documentos o páginas situados en redes informáticas constituyen un hecho notorio por formar parte del conocimiento público a través de tales medios al momento en que se dicta una resolución judicial, de conformidad con el artículo 88 del Código Federal de Procedimientos Civiles. El acceso al uso de Internet para buscar información sobre la existencia de personas morales, establecimientos mercantiles, domicilios y en general cualquier dato publicado en redes informáticas, forma parte de la cultura normal de sectores específicos de la sociedad dependiendo del tipo de información de que se trate. De ahí que, si bien no es posible afirmar que esa información se encuentra al alcance de todos los sectores de la sociedad, lo cierto es que sí es posible determinar si por el tipo de datos un hecho forma parte de la cultura normal de un sector de la sociedad y pueda ser considerado como notorio por el juzgador y, consecuentemente, valorado en una decisión judicial, por tratarse de un dato u opinión común indiscutible, no por el número de personas que conocen ese hecho, sino por la notoriedad, accesibilidad, aceptación e imparcialidad de este conocimiento. Por tanto, el contenido de una página de Internet que refleja hechos propios de una de las partes en cualquier juicio, puede ser tomado como prueba plena, a menos que haya una en contrario que no fue creada por orden del interesado, ya que se le reputará autor y podrá perjudicarle lo que ofrezca en sus términos." [TA]; 10a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo II, noviembre de 2013; Pág. 1373.

<sup>229</sup> Al respecto, es aplicable el siguiente criterio: **"DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. SU PUBLICACIÓN Y CONTENIDO ES HECHO NOTORIO, BASTA SU COPIA SIMPLE PARA OBLIGAR A CONSTATAR SU EXISTENCIA Y TOMARLA EN CUENTA.** Los artículos 2o. y 3o. de la Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales son claros al establecer que el Diario Oficial de la Federación es el órgano del gobierno constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, de carácter permanente e interés público, que tiene como función publicar en el territorio nacional, las leyes, decretos, reglamentos, acuerdos, circulares, órdenes y demás actos, expedidos por los Poderes de la Federación en sus respectivos ámbitos de competencia, a fin de que éstos sean aplicados y observados debidamente; asimismo, establecen cuáles actos son materia de publicación, a saber, las leyes y decretos expedidos por el Congreso de la Unión; los decretos, reglamentos, acuerdos y órdenes del Ejecutivo Federal que sean de interés general; los acuerdos, circulares y órdenes de las dependencias del Ejecutivo Federal, que sean de interés general; los tratados celebrados por el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos; los acuerdos de interés general emitidos por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación; los actos y resoluciones que la Constitución y las leyes ordenen que se publiquen en el Periódico Oficial; y aquellos actos o resoluciones que por propia importancia así lo determine el Presidente de la República. Luego, la circunstancia de que una parte dentro de un juicio aporte en copia simple un ejemplar del Diario Oficial de la Federación, por el que pretende acreditar una especial situación jurídica que le afecta, no puede considerarse en modo alguno como un documento que tiene valor indiciario del hecho que se pretende demostrar, porque ha quedado establecido que la naturaleza del Diario Oficial es la de ser un órgano de difusión de los actos que la propia ley señala, y en razón de su finalidad de dar publicidad a los mismos, es que ninguna autoridad puede desconocer su contenido y alcance; en tal virtud, es de colegirse que el acto de publicación en ese órgano de difusión consta de manera documental, por lo que su presentación en una copia simple ante la autoridad judicial, no puede justificar un desconocimiento del acto por aquélla, sino que tiene el deber de tomar en cuenta esa publicidad del acto patente en el documento presentado en copia simple que refleja la existencia del original del Diario Oficial de la Federación que es fácilmente constatable como hecho notorio, más aún cuando existe la presunción legal de conocerlo por parte de la autoridad judicial, porque atento a lo



#### 4.2. Elementos de convicción recabados durante la investigación

En la presente sección se analizarán los elementos de convicción que fueron recabados durante la investigación del EXPEDIENTE, y en virtud de los cuales se sustentó la determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES.<sup>230</sup>

**4.2.1. Documental privada** consistente en el escrito con anexos presentado por NAVEGANTO el diez de agosto de dos mil veinte,<sup>231</sup> del que se desprende que NAVEGANTO tiene un permiso para prestar el STMP otorgado por la SCT el veintiséis de octubre de dos mil diecisiete,<sup>232</sup> con una vigencia de seis años; asimismo tiene un registro de marca ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, cuya fecha de concesión es de catorce de diciembre de dos mil diecisiete y tiene una vigencia al seis de octubre de dos mil veintisiete,<sup>233</sup> con denominación “NAVEGANTO MX”, con Clase 39,<sup>234</sup> y la categoría que oferta es únicamente clase “turística”.<sup>235</sup>

NAVEGANTO señaló que inició operaciones el veintiséis de octubre de dos mil diecisiete, no obstante, de la información analizada en el numeral 4.2.1.1.8. se advierte que es a partir del mes de febrero de dos mil dieciocho que utiliza las embarcaciones *Doña Conchita* y *Lady Di* para la prestación del STMP, por lo que se considera esta como la fecha de inicio de operaciones. Ahora bien, sin perjuicio de que el permiso de NAVEGANTO para prestar el STMP está vigente, de información que obra en fuentes públicas se advierte que NAVEGANTO dejó de operar en la RUTA ISLA MUJERES el dieciséis de agosto de dos mil veinte,<sup>236</sup> lo cual fue además confirmado por los servidores públicos que realizaron las

---

*establecido por el artículo 8o. de la citada ley, el Diario Oficial debe ser distribuido gratuitamente a los tres Poderes de la Unión y debe proporcionarse a los gobernadores de los Estados -incluido el Distrito Federal- una cantidad suficiente de ejemplares. Basta que la autoridad judicial tenga conocimiento del acto jurídico que invoca la parte interesada como publicado en el Diario Oficial de la Federación, que derivan del hecho material de haber sido difundido en una fecha precisa y su contenido, para que la autoridad judicial esté en condiciones de pronunciarse sobre ese aspecto, porque se trata de un acontecimiento notorio que deriva de fuentes de información que la ley garantiza le deben ser proporcionadas por otros órganos del Estado”. Tesis Aislada I.3o.C.26 K (10a.); 10a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Libro XVIII, marzo de 2013; Tomo 3; Pág. 1996; Registro: 2 003 033.*

<sup>230</sup> Mismas que se enumeran en el orden de aparición en el DP.

<sup>231</sup> En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2020-063. Folios 420 al 476.

<sup>232</sup> Folio 441.

<sup>233</sup> Folio 440.

<sup>234</sup> La cual, según las manifestaciones de NAVEGANTO, significa transporte, en especial el transporte de viajeros y pasajeros, servicios logísticos de transporte, servicios de transporte para visitas turísticas, embalaje y almacenamiento de mercancías organización de viajes, clasificación que solicitaron al inscribir la marca.

<sup>235</sup> NAVEGANTO manifestó que ha prestado el STMP a través de Catamarán.

<sup>236</sup> Para mayor referencia, al consultar la página web <https://naveganto.mx/> se establece en la pantalla principal un comunicado que a la letra dice: “Para mejorar y perfeccionar nuestro servicio, a partir de este domingo 16 suspenderemos nuestra ruta [...]”, el cual es congruente con lo publicado en las siguientes páginas de Internet:

[i] facebook, en la página de NAVEGANTO (visible en <https://www.facebook.com/533627813668048/posts/1210338749330281/>) publicada el catorce de agosto de dos mil veinte, a saber: “AVISO IMPORTANTE! - - - Para mejorar y perfeccionar nuestro servicio, a partir de este domingo 16 suspenderemos nuestra ruta, debido a que daremos inicio a nuestro plan de mantenimiento general, por lo tanto reactivaremos los cruces hasta nuevo aviso. - - - Gracias por tu preferencia, apreciamos tu comprensión”; y

[ii] en la página web del periódico digital “PorEsto!”, en nota con el título “Naviera Naveganto hace su último viaje a Isla Mujeres” (visible en <https://www.poresto.net/quintana-roo/2020/8/16/naviera-naveganto-hace-su-ultimo-viaje-isla-mujeres-5883.html>), publicada el domingo dieciséis de agosto de dos mil veinte se precisa que: “La naviera Naveganto se retiró de la ruta Puerto Juárez- Isla Mujeres la tarde de este sábado por presunta quiebra ante la poca gente que movilizó durante esta pandemia [...] [énfasis añadido]”.





inspecciones oculares en las terminales de Puerto Juárez e Isla Mujeres, para lo cual se remite a lo señalado en los numerales 4.3.9. y 4.3.13. Debido a lo anterior, se concluye que NAVEGANTO prestó el STMP en ferri en la RUTA ISLA MUJERES del veintiocho de febrero de dos mil dieciocho al dieciséis de agosto de dos mil veinte.

NAVEGANTO manifestó que los motivos y/o causas en los casos en los cuales tuvo que suspender o interrumpir sus servicios en la terminal de Puerto Juárez, están relacionados con trabajos de mantenimiento a una de sus embarcaciones.<sup>237</sup> Por su parte, consideró que no es posible intercambiar el STMP en la modalidad de ferri por algún otro medio de transporte aéreo, marítimo o terrestre toda vez que, por su naturaleza, no considera viable para los usuarios finales intercambiar el STMP por otro medio alterno.<sup>238</sup>

NAVEGANTO señaló bajo protesta de decir verdad lo siguiente:

- que no tiene contratos, convenios u otro similar con agentes económicos que ofrezcan STMP tipo ferri ni contratos relacionados con los servicios que presta y/o ha prestado.
- Solo suspendió su servicio en una ocasión, esto fue a partir del dieciocho de noviembre<sup>239</sup> tuvo que suspender la operación de la embarcación denominada “Doña Conchita”.
- [REDACTED] \*\*
- No es posible intercambiar el STMP ya que por su naturaleza no permite el uso de otro medio de transporte y no es factible económicamente para los usuarios.
- No considera viable prestar el STMP en otra ruta (distinta a Puerto Juárez) ya que existe un monopolio.
- Los servicios portuarios que demanda no pueden ser sustituidos por los ofrecidos en un puerto o terminal distintas.

**4.2.1.1. Elemento aportado por la ciencia**<sup>240</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble USB, presentado como anexo al escrito señalado en el numeral 4.2.1, en el cual consta:

**4.2.1.1.1 Un archivo electrónico**<sup>241</sup> consistente en la escritura pública número mil novecientos ocho de treinta y uno de agosto de dos mil cinco, pasada ante la fe del notario público número doscientos cuarenta y tres del Distrito Federal (ahora Ciudad de México).

De lo anterior consta que NAVEGANTO es una sociedad mercantil constituida en dos mil cinco como una sociedad anónima de capital variable, y tiene por objeto: “Funcionar como empresa marítima, prestando todo tipo de servicios marítimos, navieros, turismo náutico, incluyendo el transporte Público

<sup>237</sup> Folios 459 y 460.

<sup>238</sup> Folio 464.

<sup>239</sup> Si bien no especifica el año, se asume que se trata de dos mil dieciocho, fecha en la que se encontraba vigente el contrato de arrendamiento de esta embarcación.

<sup>240</sup> Folio 477.

<sup>241</sup> El cual se encuentra en una subcarpeta “ANEXO D”, en la cual consta la carpeta electrónica “Constitutiva Naveganto.pdf”,



*nacional o internacional de pasajeros, carga o mercancías de cualquier clase, por vía fluvial, lacustre o marítima, en tráfico de altura, costa afuera, cabotaje o interior, en embarcaciones propias, o a través de arrendamiento, subarrendamiento, fletamento, y adquisición o explotación por cualquier medio legal de toda clase de buques o artefactos navales, así como la celebración de los convenios y contratos de servicios marítimos necesarios para la explotación de dichos buques”, por lo que es posible concluir que puede prestar el STMP.*

**4.2.1.1.2** Un **archivo electrónico** en formato pdf denominado “Copia de REPORTE NAVIISLAS\_VF\_20032017\_COMPARATIVA (T. ALTA vs T.BAJA)\_V01.pdf”,<sup>242</sup> del cual se desprenden datos de los hábitos de los viajes marítimos Cancún-Isla Mujeres.

Dicha información se obtuvo de una evaluación comparativa realizada por una empresa privada mediante entrevistas, de la que se desprende que alrededor de un tercio de los entrevistados<sup>243</sup> son residentes de Cancún/Isla Mujeres, donde se concluyó que \*\*

[REDACTED]

Además, concluye que el principal motivo de visita a la Isla Mujeres es \*\*

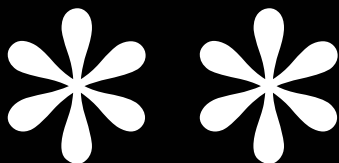
[REDACTED]

Eliminado: 6 renglones, 12 palabras

<sup>242</sup> El cual se encuentra en una subcarpeta denominada “MarketingGroup” contenida en la carpeta denominada “AB” así como la carpeta “Anexo Q” a su vez contenida dentro de la carpeta “ANEXOS”.

<sup>243</sup> Se entrevistaron seis cientos noventa y ocho (698) personas en temporada baja y seiscientos noventa y dos (692) en temporada alta.





**4.2.1.1.3.** Los **archivos electrónicos**<sup>244</sup> denominados “*PERMISO 03022017.pdf*”, “*permiso don politic.pdf*” y “*permiso doña conchita.pdf*”, en los cuales constan los permisos de NAVEGANTO para prestar el STMP en modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ, todos con vigencia de seis años, con los siguientes datos.

| Permiso                 | Embarcación              | Fecha de inicio | Objeto  |
|-------------------------|--------------------------|-----------------|---|
| 030/2017 <sup>245</sup> | <i>Lady DI T</i>         | 11.12.2019      | Sustitución de la embarcación <i>Lady DI T</i> por la embarcación “ITZAE” |
| 030/2017                | <i>Lady Di T</i>         | 26.10.2017      | Transporte de Pasajeros   |
| 027/2017                | “ <i>Don Vicente</i> ”   | 28.08.2017      | Transporte de Pasajeros   |
| 028/2017                | “ <i>Doña Conchita</i> ” | 17.10.2017      | Transporte de Pasajeros   |

Del análisis de estos archivos se concluye que NAVEGANTO cuenta con tres permisos vigentes para la prestación del STMP y que al menos hasta el dieciséis de agosto de dos mil veinte, fecha en que presentó la información, operó en la terminal de Puerto Juárez con destino a la terminal de Isla Mujeres y viceversa.

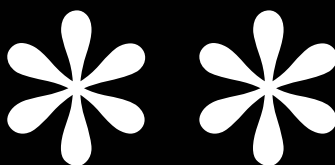
<sup>244</sup> El cual se encuentra en una subcarpeta electrónica contenida en la carpeta denominada “ANEXO L”, a su vez contenida dentro de la carpeta “ANEXOS”.

<sup>245</sup> Dicho anexo también se agrega en la carpeta “Anexo AF”.



**4.2.1.1.4.** El **archivo electrónico**<sup>246</sup> en formato pdf denominado “*contrato cesión parcial L19 isla mujeres.pdf*”, y “*CONTRATO APIQROO TAQUILLA 1 ISLA MUJERES.pdf*”, del cual se advierte que NAVEGANTO celebró dos contratos de cesión parcial de derechos con la APIQROO respecto de la Terminal Marítima de Puerto Juárez:

[i]



[ii]

**4.2.1.1.5.** Un **archivo electrónico**<sup>247</sup> formato *Excel* denominado “*tipos\_boletos.xlsx*”, que contiene información respecto del tipo de boleto y las tarifas que deben pagar los usuarios que deseen ocupar el servicio ofertado por NAVEGANTO.

Se advierte que los montos de las tarifas atienden al grupo poblacional al que se dirigen, por lo que se dividen en categorías en las que NAVEGANTO prestaba el STMP en Puerto Juárez, como se observa a continuación:

| Tipo de boleto                      | Detalle                                   |
|-------------------------------------|---|
| INAPAM                              | Precios: Simple \$20.00-Redondo \$40.00   |
| RESIDENTE ISLA MUJERES – ADULTO     | Precios: Simple \$35.00-Redondo \$70.00   |
| RESIDENTE ISLA MUJERES – NIÑO       | Precios: Simple \$13.00-Redondo \$25.00   |
| RESIDENTE ISLA MUJERES – ESTUDIANTE | Precios: Simple \$14.00-Redondo \$25.00   |
| RESIDENTE QUINTANA ROO – ADULTO     | Precios: Simple \$35.00-Redondo \$70.00   |
| RESIDENTE QUINTANA ROO – NIÑO       | Precios: Simple \$13.00-Redondo \$25.00   |
| CORTESIA                            | Precios: Simple \$.00-Redondo \$.00       |
| TURISTA NACIONAL – ADULTO           | Precios: Simple \$115.00-Redondo \$210.00 |

<sup>246</sup> Mismos que se encuentran en la carpeta electrónica “ANEXO Z” y la carpeta electrónica “ANEXO P” respectivamente.

<sup>247</sup> El cual se encuentra en una carpeta electrónica denominada “ANEXO V” que contiene diversos archivos respecto de los tipos de boletos de NAVEGANTO.





|                             |   |
|-----------------------------|---|
| TURISTA NACIONAL – NIÑO     | Precios: Simple \$100.00-Redondo \$180.00 |
| INFANTE                     | Precios: Simple \$.00-Redondo \$.00       |
| PERSONAL NAVEGANTO GRATUITO | Precios: Simple \$.00-Redondo \$.00       |
| TARIFA LANCHERO             | Precios: Simple \$80.00-Redondo \$140.00  |
| LOCAL 5R                    | Precios: Simple \$20.00-Redondo \$40.00   |
| Grupal turista adulto       | Redondo \$240.00                          |
| Grupal turista niño         | Redondo \$195.00                          |
| Grupal nacional adulto      | Redondo \$180.00                          |
| Grupal nacional niño        | Redondo \$150.00                          |
| TURISTA EXTRANJERO – ADULTO | Precios: Simple \$150.00-Redondo \$275.00 |
| TURISTA EXTRANJERO – NIÑO   | Precios: Simple \$125.00-Redondo \$230.00 |

4.2.1.1.6. Un archivo electrónico<sup>248</sup> en formato pdf denominado “COMPRA DE EMB ITZAE.pdf”.

\*\*\*

\*\*\*

4.2.1.1.7. Un archivo electrónico<sup>249</sup> en formato pdf denominado “Contrato Itzae.pdf”.

\*\*\*

Eliminado: 3 párrafos, 31 palabras

<sup>248</sup> El cual se encuentra en una subcarpeta electrónica denominada “ANEXO X”, contenida en la carpeta denominada “ANEXOS”.

<sup>249</sup> El cual se encuentra en una subcarpeta electrónica denominada “ANEXO Y”, contenida en la carpeta denominada “ANEXOS”.

<sup>250</sup> Lo cual equivalió a \*\*\* para dos mil dieciocho; y, \*\*\* para dos mil veinte.



**4.2.1.1.8. Un archivo electrónico<sup>251</sup>** formato *Excel* denominado “*punto 33 embarcaciones.xlsx*”, consistente en una tabla con las embarcaciones propias y/o arrendadas con las que NAVEGANTO presta o han prestado el STMP.

De lo anterior se advierte que, por lo que hace a las embarcaciones existen dos formas a través de la cuales los agentes económicos pueden hacer uso de ellas: i) a través de contratos de arrendamiento; o, ii) a través de contratos de compraventa. Por lo que hace a NAVEGANTO,<sup>252</sup> sus embarcaciones son las siguientes:

| Embarcación   | Tipo  | Razón social del arrendador | Periodo de utilización |         |
|---------------|---|-----------------------------|------------------------|---------|
|               |   |                             | Inicio                 | Termino |
| Doña conchita |  |                             |                        |         |
| Lady Di T     |   |                             |                        |         |
| Itzae         |   |                             |                        |         |
| Itzae         |   |                             |                        |         |

**4.2.1.1.9. Los archivos electrónicos<sup>253</sup>** denominados “*CONTRATO PUERTO JUAREZ T1 Y T2.pdf*”, “*CONTRATO APIQROO TAQUILLA 1 ISLA MUJERES.pdf*” y “*CONTRATO TAQUILLA PUERTO JUAREZ T3.pdf*”

| * *                               |          |                          |        |
|-----------------------------------|----------|--------------------------|--------|
| Fecha de celebración del contrato | Vigencia | Contraprestación en M.N. | Objeto |
| 4.12.2017                         | * *      |                          |        |

<sup>251</sup> El cual se encuentra en una carpeta electrónica denominada “ANEXO Y”, contenida en la carpeta denominada “ANEXOS”.

<sup>252</sup> No se cuenta con información para corroborar si se aumentó el plazo de arrendamiento de las tres embarcaciones señaladas.

<sup>253</sup> El cual se encuentra en una carpeta electrónica denominada “ANEXO AA”, contenida en la carpeta denominada “ANEXOS”. Dicha información es la misma que se agregó en el “ANEXO AG”.





|            |    |
|------------|----|
| 27.03.2019 | ** |
| 4.06.2018  |    |

Adicionalmente, NAVEGANTO presenta facturas en formato *pdf* por cada contrato donde se advierte que se realizó el pago de la contraprestación pactada a favor de la APIQROO.<sup>254</sup>

**4.2.1.1.10. Un archivo electrónico<sup>255</sup>** en formato *Excel* denominado “*punto 41 costos gastos y adquisiciones.xlsx*” del que se desprenden los costos operativos, administrativos y los gastos derivados de la adquisición de embarcaciones, infraestructura y/o equipo de NAVEGANTO de dos mil dieciocho, dos mil diecinueve y dos mil veinte.

Del mismo se destacan los costos de fletamento y publicidad por año siguientes:<sup>256</sup>

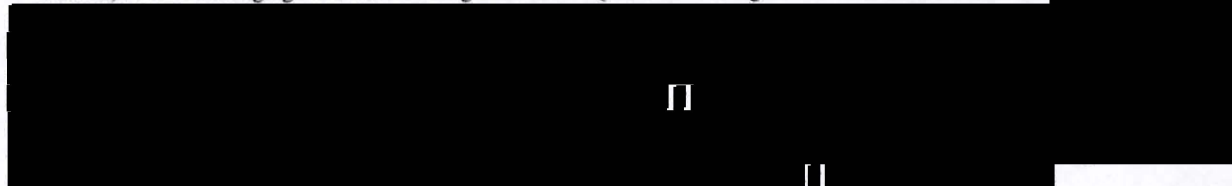
|      | Costos de Fletamento | Gastos de Publicidad |
|------|----------------------|----------------------|
| 2018 | **                   |                      |
| 2019 |                      |                      |
| 2020 |                      |                      |

**4.2.1.1.11. Un archivo electrónico<sup>257</sup>** en formato *Excel* denominado “*punto 44 listado de tarifas.xlsx*” en el que señala las tarifas efectivamente cobradas por NAVEGANTO de dos mil dieciocho a dos mil veinte.

Al respecto se advierte que las tarifas presentadas por NAVEGANTO coinciden con la información señalada en el numeral 4.2.1.1.5., por lo que se remite a ese numeral para evitar innecesarias repeticiones.

**4.2.1.1.12. Un archivo electrónico<sup>258</sup>** en formato *Excel* denominado “*Anexo 1 NAVEGANTO*” en el que se observan los ingresos obtenidos por NAVEGANTO de febrero de dos mil dieciocho a julio dos mil veinte por \*\*

<sup>254</sup> A saber, NAVEGANTO agrega tres facturas dirigidas a la APIQROO con los siguientes datos de identificación: \*\*



<sup>255</sup> El cual se encuentra en la carpeta “AC”, contenida en la carpeta denominada “ANEXOS”.

<sup>256</sup> Las cantidades señaladas son resultado de la suma de la información presentada por NAVEGANTO.

<sup>257</sup> El cual se encuentra en la carpeta “AE”, contenida en la carpeta denominada “ANEXOS”.

<sup>258</sup> El cual se encuentra en la carpeta “Anexo 1”, contenida en la carpeta denominada “ANEXOS”.





**Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020**

\*\*

**4.2.1.1.13. Un archivo electrónico<sup>259</sup>** en formato *Excel* denominado “Anexo 2 P.46” en el que NAVEGANTO reporta movimiento de pasajeros en la Terminal Marítima de Puerto Juárez con destino a Isla Mujeres, por el periodo del veintiocho de febrero de dos mil dieciocho al veintisiete de julio de dos mil veinte. De este documento se advierte que un total de **\*\*** s utilizaron el servicio en este periodo.

**4.2.1.1.14. Un archivo electrónico<sup>260</sup>** en formato *Excel* denominado “Anexo 3 P.47” en el que se observan los ingresos obtenidos por la prestación del STMP de NAVEGANTO de febrero de dos mil dieciocho a julio dos mil veinte por **\*\***

**4.2.1.1.15. Un archivo electrónico<sup>261</sup>** **\*\***

**4.2.1.1.16. Un archivo electrónico<sup>262</sup>** **\*\***

Asimismo, contiene una minuta de una reunión con la APIQROO celebrada el siete de abril de dos mil veinte, en la que asistieron los representantes de NAVEGANTO y MAGNA, y acordaron que, derivado de la situación que atravesaba el país y la baja de turismo en la zona, las navieras acomodaban sus horarios de salida y espaciaron las rutas para evitar el contagio, quedando los horarios de la siguiente manera:

| NAVEGANTO                  | MAGNA                      |
|----------------------------|----------------------------|
| Horarios de lunes a sábado | Horarios de lunes a sábado |
| 7:00                       | 8:00                       |
| 9:00                       | 10:00                      |
| 11:00                      | 12:00                      |

<sup>259</sup> El cual se encuentra en la carpeta “Anexo 2”, contenida en la carpeta denominada “ANEXOS”.

<sup>260</sup> El cual se encuentra en la carpeta “Anexo 3”, contenida en la carpeta denominada “ANEXOS”.

<sup>261</sup> El cual se encuentra en la carpeta “Anexo N”, contenida en la carpeta denominada “ANEXOS”.

<sup>262</sup> El cual se encuentra en la carpeta “Anexo W”, contenida en la carpeta denominada “ANEXOS”.





|       |       |
|-------|-------|
| 15:00 | 16:00 |
| 17:00 | 18:00 |
| 19:00 | 20:00 |

De lo anterior es posible concluir que, antes del diecinueve de marzo de dos mil veinte, los operadores MAGNA y NAVEGANTO ofertaban horarios distintos, razón por la que NAVEGANTO se inconformó y le solicitó a la APIQROO que interviniera respecto de lo que denominó competencia desleal por *Ultramar* (MAGNA), dado que este último publicó horarios que tienen las mismas salidas que NAVEGANTO, lo que según su dicho ocasionaría: (i) desviación de clientela; (ii) desorganización; (iii) confusión; (iv) comparación; e (v) imitación. No obstante, del contenido de la minuta del siete de abril se observa que las navieras determinan ofertar horarios diferentes, por lo que si existió oferta de las dos navieras en el mismo horario solo pudo durar del diecinueve de marzo al siete de abril de dos mil veinte que volvieron a acordar horarios diferentes por cuestiones de la pandemia que atravesaba el país.

**4.2.1.1.17. Archivos electrónicos<sup>263</sup> en formato pdf.** consistente en un contrato de fletamento [REDACTED] \*\* [REDACTED]

[REDACTED] \*\* [REDACTED]

**4.2.2. Documental pública** consistente en el oficio 7.3.-1126.20, con anexos, presentado en la OFICIALÍA el veinticinco de agosto de dos mil veinte<sup>264</sup> y firmado por el Director de Desarrollo Portuario en suplencia por ausencia del Director General de Puertos de la SCT.

Del mismo se desprende que en Quintana Roo se encuentran habilitados catorce puertos: Chetumal, La Aguada, Xcalak, Mahahual, Punta Allen, Puerto Aventuras, Punta Venado, Isla Cozumel, Playa del Carmen, Puerto Morelos, Cancún, Isla Mujeres, Puerto Juárez y Holbox; solamente los puertos de Chetumal, Isla Cozumel, Playa del Carmen, Puerto Morelos, Cancún, Isla Mujeres y Puerto Juárez son concesionados a la APIQROO.<sup>265</sup> Asimismo, que la prestación del STMP se puede realizar en esos puertos siempre y cuando existan instalaciones para la recepción de pasajeros. No obstante, actualmente dicho servicio solo es prestado en los Puertos ubicados en Isla Cozumel, Playa del Carmen, Isla Mujeres y Puerto Juárez.

Aunado a esto, la SCT señaló que cuenta con dos contratos de cesión parcial de derechos para la utilización de terminales marítimas: [i] uno de ellos celebrado el quince de mayo de mil novecientos noventa y seis con NAVEGA para la utilización de la Terminal Marítima de Playa del Carmen, Quintana Roo;<sup>266</sup> y [ii] el otro, por lo que hace a la Terminal Marítima de Puerto Juárez, Punta Sam

<sup>263</sup> El cual se encuentra en la carpeta denominada "23".

<sup>264</sup> Folio 602 a 626.

<sup>265</sup> Folios 605 y 606.

<sup>266</sup> Con vigencia al treinta de abril de dos mil cuarenta y cuatro.



y San Miguel Cozumel, con el Fideicomiso 4459 Banco de Interacciones, S.A. de C.V. Institución de Banca Múltiple Grupo Financiero Interacciones,<sup>267</sup> respecto de una superficie frente a la zona federal marítima terrestre, ubicada en Cancún, Quintana Roo.

La intervención de la SCT es únicamente para registrar los contratos de cesión parcial de derechos y los de prestación de servicios que se firman con la APIQROO. Para dicho registro debe cumplimentarse lo señalado en el artículo 51 de la LEY DE PUERTOS:

"[...]

*I. Fijar los compromisos e instrumentos necesarios para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el título de concesión del administrador portuario;*

*II. Contener la mención o transcripción de las obligaciones consignadas en el título de concesión que se relacionen con el objeto de los respectivos contratos;*

*III. Sujetarse al programa maestro de desarrollo portuario;*

*IV. Fijar el plazo de los contratos por un tiempo no mayor a la vigencia de la concesión, y*

*V. Registrarse ante la Secretaría en un plazo máximo de cinco días [...] [énfasis añadido]."*

Señaló, además, que no es el encargado del otorgamiento de prórrogas, modificaciones, renovaciones o ampliaciones, sino solamente del registro de las mismas; estas se otorgan siempre que el solicitante esté al corriente de las obligaciones, cuando la prórroga no exceda la vigencia de la concesión y siempre que se presente seis meses antes de la conclusión de la vigencia original.

En el caso de las terminaciones anticipadas o revocaciones, es un procedimiento que se lleva ante la APIQROO y la SCT únicamente toma nota estos cambios, no obstante, explicó las acciones que puede tomar un permisionario ante la posibilidad de cancelación, revocación o suspensión de un contrato. En resumen, señaló que debe seguir todas las instancias del procedimiento, presentando en primer lugar un escrito de defensa y pruebas dentro de los quince días posteriores a la notificación del inicio del procedimiento; posteriormente sus alegatos y esperar la notificación de la resolución. Dicha resolución puede concluir en la revocación y admite el recurso de revisión contemplado en el artículo 83 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Señaló que en sus registros solo obra evidencia de cinco contratos que han sido revocados, cancelados y/o suspendidos, a saber API-OGCCCP-221-15; API-OIM-REG-076-19F-16; API-OIM-REG-080-19E-16; API-OGCCCP-154-16 y API-OGCCCP-155-16.

Establece que las reglas de operación son de observancia obligatoria para el administrador, operadores y prestadores de servicios; estas incluyen, entre otros, los horarios de puerto y la asignación de posiciones de atraque. Se emiten por solicitud de la APIQROO pero la DGP y la DGMM participan en el intercambio de observaciones.

También señaló que los permisos para navegar y prestar servicios en vías generales de comunicación por agua es facultad de la DGMM.

<sup>267</sup> Con vigencia al treinta y uno de diciembre de dos mil veintitrés.





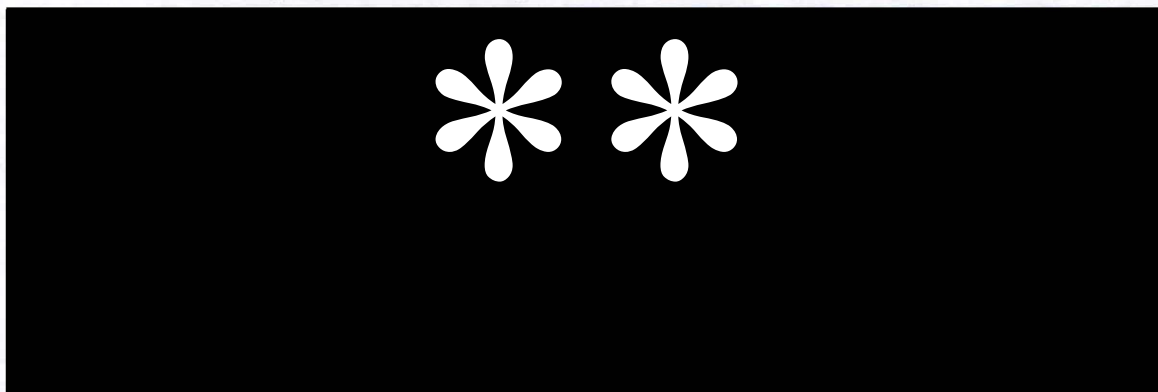
**4.2.2.1. Elemento aportado por la ciencia**<sup>268</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble USB, presentado como anexo del oficio señalado en el numeral **4.2.2**, en el cual consta:

**4.2.2.1.1 Archivo electrónico**<sup>269</sup> en formato *pdf* denominado: “(01) QRO01-006 NAVEGACION VERACRUZANA.pdf”, en el que consta el contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre NAVEGA y la APIQROO el quince de mayo de mil novecientos noventa y seis,<sup>270</sup> así como el respectivo registro número APIQROO COZ-03/95, respecto del muelle fiscal de Playa del Carmen, Quintana Roo.

Del contenido de este elemento y lo señalado en el numeral **4.2.2**, se concluye que la terminal marítima de Playa del Carmen, Quintana Roo no es operada por la APIQROO, ya que se encuentra concesionada a un particular.

**4.2.2.1.2. Archivos electrónicos**<sup>271</sup> con información del movimiento portuario mensual de las bases de datos de la DGP.

- Movimiento portuario de Isla Mujeres<sup>272</sup>



- Movimiento portuario de Cozumel<sup>273</sup>

<sup>268</sup> Folio 627.

<sup>269</sup> El cual se encuentra en una carpeta denominada “I. Contratos”, que incluye entre otras, una subcarpeta denominada “QRO01-006 NAVEGACION VERACRUZANA”.

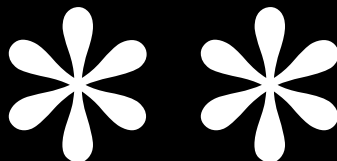
<sup>270</sup> Con una duración de veinte años. Por convenio celebrado el quince de mayo de dos mil veinte se amplió el plazo inicial por tres años, es decir terminaría en dos mil diecinueve. Por convenio celebrado el treinta de junio de dos mil diez se modificó la vigencia del contrato y señaló que dicho contrato estaría vigente hasta el treinta de abril de dos mil cuarenta y cuatro.

<sup>271</sup> Contenidos en la carpeta electrónica “15. Estadísticas de Terminales”, que se dividen a su vez en subcarpetas electrónicas de los años dos mil quince al dos mil veinte.

<sup>272</sup> La tabla tiene las siguientes notas: **a/** La información contempla las llegadas de pasajeros desde Puerto Juárez y las salidas de pasajeros de Isla Mujeres. En el caso de MAGNA, también se incluyen las llegadas desde la ZONA HOTELERA; **b/** Incluye los meses de enero a julio; **c/** Comprende los meses de enero a abril; **d/** Comprende los meses de febrero a diciembre; **e/** Únicamente contempla el mes de diciembre; **f/** Únicamente contempla el mes de enero.

<sup>273</sup> La tabla tiene las siguientes notas: **a/** El número de pasajeros fue calculado mediante la suma de las entradas y las salidas en el Puerto de Cozumel; **b/** Específicamente para enero de dos mil quince únicamente prestaron servicios MAGNA y “Cruceros Marítimos”;





De las tablas anteriores se concluye que, en la mayoría de los periodos analizados, MAGNA ha tenido las participaciones más altas respecto de sus competidores en Cozumel e Isla Mujeres.

En Isla Mujeres, de dos mil quince a dos mil veinte, todas sus participaciones se encuentran por encima del noventa por ciento, salvo por el año dos mil dieciocho en que sus participaciones bajaron a ochenta y ocho; no obstante, dicha situación no se repitió. Asimismo, se advierte que la participación de NAVEGANTO y MARINSA no alcanza el diez por ciento de participación de dos mil quince a dos mil veinte. Respecto de las participaciones en Cozumel, de dos mil quince a dos mil dieciocho tres agentes económicos prestaron el STMP, y de dos mil dieciocho a dos mil veinte, solo MAGNA y WINJET lo prestaron. Respecto de estos agentes, se advierte que MAGNA está por encima de las participaciones de WINJET.

Durante todos los años MAGNA tuvo la participación de mercado más alta, a excepción de dos mil quince y dos mil dieciséis -en los que Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A. de C.V. mantuvo la mayor participación de mercado-, no obstante, salió del mercado en dos mil dieciocho quedando MAGNA como el agente económico con participaciones superiores.

**4.2.2.1.3.** El **archivo electrónico**<sup>274</sup> en formato *pdf* denominado: “(01) QUINTANA ROO.pdf”, en el que consta el título de concesión para la APIQROO otorgado por la SCT respecto de la administración portuaria integral de los puertos de Cozumel, Chetumal, Juárez, Morelos e Isla Mujeres, a partir del primero de julio de mil novecientos noventa y cuatro, por cincuenta años.

Del título de concesión destaca lo siguiente:

transportados por Cruceros Marítimos del Caribe, S.A. de C.V. en enero de dos mil quince; *c/* Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A. de C.V. dejó de prestar el Servicio Cozumel en marzo de dos mil dieciocho; *d/* Los cálculos se hicieron hasta junio de dos mil veinte.

<sup>274</sup> El cual se encuentra en una carpeta denominada “2. Concesión APIQROO”, que incluye entre otras, una subcarpeta denominada “Títulos”.

Eliminado: 1 tabla, 1 renglón





[i] cobro de tarifas: la APIQROO puede cobrar a los operadores por el uso de áreas terrestres o de instalaciones y que esto debe fijarse en los contratos libremente; no existe una regulación para imponer tarifas de acuerdo con el título de concesión, las tarifas que se fijen en los contratos serán tarifas máximas y tendrán una duración mínima de seis meses.

De conformidad con el anexo 9 del título de concesión, las tarifas sujetas a regulación son por: (i) el uso de infraestructura portuaria;<sup>275</sup> (ii) por servicios de maniobra de carga general y contendores; (iii) otros servicios; (iv) contraprestación por uso y aprovechamiento de áreas terrestres e instalaciones; y (v) por servicios comunes.

[ii] el procedimiento que deben seguir los operadores para la autorización de las tarifas por la DGP. Dicho procedimiento señala que la APIQROO, en conjunto con los operadores, presentará a la DGP las propuestas de tarifas acompañadas de información que las justifique; se analizará la propuesta evaluando las alternativas de productividad y competencia y se emitirá una determinación para autorizar o negar. Las tarifas máximas pueden actualizarse cada seis meses considerando el factor de actualización.<sup>276</sup>

**4.2.2.1.4. Los archivos electrónicos<sup>277</sup>** en formato *pdf* denominados “*Pilotaje*”, “*Maniobras*”, “*Lanchaje*”, “*Infraestructura*” y “*Amarre*” que contienen las bases de regulación tarifaria de estos servicios y las tarifas autorizadas como se resume a continuación.

o *Pilotaje*

|                   | 2016  | 2017  | 2018  | 2019 <sup>278</sup> |
|-------------------|-------|-------|-------|---------------------|
| Factor por unidad | \$300 | \$310 | \$331 | \$347               |

o *Maniobras*

|                            | 2019       |
|----------------------------|------------|
| Embarque/desembarque       | \$2,300.00 |
| Entrega recepción de carga | \$1375.00  |
| Maniobras en tierra        | \$850.00   |

o *Lanchaje*

<sup>275</sup> Corresponde al uso de la infraestructura dentro del recinto portuario relacionado con una embarcación.

<sup>276</sup> El factor de actualización será el que resulte de dividir el índice Nacional de Precios al Consumidor del mes inmediato anterior.

<sup>277</sup> El cual se encuentra en una carpeta denominada “16. Bases de regulación tarifaria en Quintana Roo”.

<sup>278</sup> Tarifas vigentes hasta el treinta y uno de enero de dos mil veinte.



|                             | 2014       | 2019   |
|-----------------------------|------------|--|
| Lanchaje para embarcaciones | \$4,263.00 | \$4,500.00   |
| Cuota ferris                | \$1,050.00 | No se establece la tarifa para lanchaje de ferris en dos mil diecinueve. |

o *Infraestructura*

|                   | 2017  | 2019  |
|-------------------|---|---|
| Ruta de Pasajeros | Atraque \$20.00<br>Embarque \$9.00                  | RUTA PUERTO JUÁREZ<br>atraque \$20.97<br>embarque/desembarque \$9.43  |
| Turísticas        | Atraque \$20.00<br>Embarque \$10.00                 | RUTA PUERTO JUÁREZ<br>atraque \$20.97<br>embarque/desembarque \$10.48 |
| Transbordadores   | Atraque \$1,000.00 por operación<br>Embarque \$5.00 | \$6,813.95 por embarcación<br>Embarque \$11.53                        |

o *Amarre de cabos*

|  | 2019     |
|--|----------|
| Amarre y desamarre de cabos y cables de embarcaciones en tráfico de altura | \$176.00 |
| Amarre y desamarre de tónder completo                                      | \$60.00  |

De lo anterior se concluye que los costos que se cobran por servicios a embarcaciones de carga son superiores a los que se cobran a embarcaciones marítimas para transporte de pasajeros. Como se observa de las tablas, respecto de la infraestructura los transbordadores deben pagar mil pesos por atraque, mientras que el STMP paga veinte pesos.

Asimismo, administrando con lo establecido en el numeral 4.2.7. las tarifas de pilotaje y lanchaje y patio de maniobra solo son requeridas por embarcaciones mayores, como las que ofrecen el STMC.

**4.2.2.1.5. Archivo electrónico<sup>279</sup>** en formato pdf denominado “POA 2020 QUINTANA ROO.pdf” consistente en el Programa Operativo Anual dos mil veinte emitido por la APIQROO el veintisiete de enero de dos mil veinte.

Dicho documento contiene las metas de desarrollo de la operación portuaria y logística, los objetivos estratégicos, inversiones, metas de mantenimiento, metas de movimiento portuario, indicadores de desarrollo portuario, indicadores de eficiencia y presupuesto. Destacan las cifras de movimiento

<sup>279</sup> El cual se encuentra en una carpeta denominada “18. PMDP y POA”.





portuario respecto de pasajeros de cruceros y pasajeros de transbordadores, en el primero se observa una meta de 2,857,306 (dos millones ochocientos cincuenta y siete mil trescientos seis) de pasajeros, mientras que para los transbordadores se advierte una cifra inferior de 709,723 (setecientos nueve mil setecientos veintitrés) pasajeros, lo que permite observar que el tránsito de personas es mayor vía cruceros.

**4.2.2.1.6. Archivos electrónicos<sup>280</sup>** en formato *pdf* denominados "*Reglas de Operaciones Puerto Juárez.pdf*", "*Reglas de Operaciones Isla Mujeres.pdf*" y "*Reglas de Operaciones Cozumel.pdf*" los cuales contienen las reglas de operación emitidas por la SCT para la operación de Puerto Juárez,<sup>281</sup> Isla Mujeres<sup>282</sup> y Cozumel.<sup>283</sup>

Establecen de manera general, entre otros, que para la prestación del STMP se debe presentar a la APIQROO la solicitud que contenga nombre o razón social, apoderados, relación de los servicios que pretende prestar, documentos que acrediten su capacidad financiera, documentos que acrediten su capacidad técnica, copia de permiso y carta compromiso. Cumplidos los requisitos se dará respuesta positiva y se procederá a la firma del contrato.

Además, señala que la administración establecerá libremente los cobros que realiza por el uso de sus instalaciones.

Agregan como anexo el Reglamento Interno de los Comités de Operaciones de los Recintos Portuarios de Cozumel, Playa del Carmen, Puerto Morelos, Puerto Juárez, Isla Mujeres y Chetumal, en el que refieren que los objetivos del comité son entre otros, el funcionamiento, operación, horarios de los puertos y asignación de posiciones de atraque, así como que la periodicidad de las sesiones es de cada tres meses como mínimo.

**4.2.3. Documental pública** consistente en el oficio 7.3.-1127.20 presentado en la OFICIALÍA el veintisiete de agosto de dos mil veinte<sup>284</sup> y signado por el Director de Desarrollo Portuario en suplencia por ausencia del Director General de Puertos de la SCT, que contiene datos de las terminales de pasajeros, en los municipios de Isla Mujeres, Benito Juárez, Cozumel y Solidaridad, Quintana Roo.

En dicho oficio se señala que todas las terminales: [i] son terminales Marítimas de Pasajeros; [ii] pertenecen a la APIQROO con excepción de la terminal del municipio de Solidaridad que es operada por NAVEGA; y que [iii] ofrecen el servicio de infraestructura para ferri de pasajeros en la modalidad de ruta y tienen una capacidad operativa de diez ventanas operativas para Isla Mujeres, cuatro ventanas operativas para Benito Juárez, seis ventanas operativas para Cozumel y ocho ventanas operativas para Solidaridad.

<sup>280</sup> El cual se encuentra en una carpeta denominada "21. ROP".

<sup>281</sup> Cuya autorización se realizó el diecinueve de noviembre de dos mil diez.

<sup>282</sup> Cuya autorización se realizó el diecinueve de noviembre de dos mil diez.

<sup>283</sup> Cuya autorización se realizó el diecinueve de noviembre de dos mil diez.

<sup>284</sup> En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2020-063. Folio 628 a 629.



**4.2.4. Documental privada** consistente en el escrito presentado por NAVEGANTO en la OFICIALÍA el veintiocho de agosto de dos mil veinte,<sup>285</sup> en el que NAVEGANTO señala bajo protesta de decir verdad, que a la fecha no existen puentes, carreteras terrestres que hagan una conexión entre la zona Isla Mujeres y Cancún, asimismo que tampoco existe una pista de aterrizaje aéreo para el Público en general.<sup>286</sup>

**4.2.4.1. Elemento aportado por la ciencia<sup>287</sup>** consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble USB, presentado como anexo del escrito señalado en el numeral 4.2.4, el cual contiene:

**4.2.4.1.1 Un archivo electrónico<sup>288</sup>** formato *pdf*. consistentes en tickets de venta emitidos por NAVEGANTO, así como un archivo en formato *Excel* denominado “*TIPOS DE BOLETOS Y TARIFAS.xlsx*”, de los cuales se desprende que existen diferentes tipos de boletos dependiendo de características como edad o lugar de residencia y que estos tienen diversos costos, como se observa en la siguiente tabla.

| TIPO DE BOLETO                    | TARIFA         |               | NOTAS   |
|-----------------------------------|----------------|---------------|---|
|                                   | VIAJE SENCILLO | VIAJE REDONDO |   |
| INFANTE                           |                |               | TICKET UTILIZADO PARA NIÑOS DE ENTRE 0 A 5 AÑOS DE EDAD SIN COSTO                                     |
| LANCHERO                          | \$ 80.00       | \$ 140.00     | TARIFA EXCLUSIVA PARA LA ASOCIACION DE LANCHEROS  |
| LOCAL 5R                          | \$ 20.00       | \$ 40.00      | TARIFA EXCLUSIVA PARA SEMAR ARMADA DE MEXICO, QUINTA REGIÓN NAVAL                                     |
| RESIDENTE ISLA MUJERES ESTUDIANTE | \$ 14.00       | \$ 25.00      | ESTUDIANTES DE CANCUN E ISLA MUJERES QUE REQUIEREN EL CRUCE DIARIO PARA ASISTIR A CLASES              |
| RESIDENTE ISLA MUJERES NIÑO       | \$ 13.00       | \$ 25.00      | NIÑOS DE ENTRE 6 Y 12 AÑOS DE EDAD QUE VIAJAN CON ADULTOS DE ISLA MUJERES                             |
| RESIDENTE ISLA MUJERES ADULTO     | \$ 35.00       | \$ 70.00      | ADULTOS CON IDENTIFICACION DE ISLA MUJERES  |
| RESIDENTE QROO NIÑO               | \$ 13.00       | \$ 25.00      | NIÑOS DE ENTRE 6 Y 12 AÑOS DE EDAD QUE VIAJAN CON ADULTOS DE QROO                                     |
| RESIDENTE QROO ADULTO             | \$ 35.00       | \$ 70.00      | ADULTOS CON IDENTIFICACION DE QROO  |
| GRUPAL TURISTA EXTRANJERO NIÑO    | N/A            | \$195.00      | TARIFA APLICABLE A NIÑOS QUE FORMEN PARTE DE UN GRUPO DE PERSONAS (EXTRANJEROS MAYOR A 6 INTEGRANTES) |

<sup>285</sup> Folios 630 a 712.

<sup>286</sup> Folio 655.

<sup>287</sup> Folio 713.

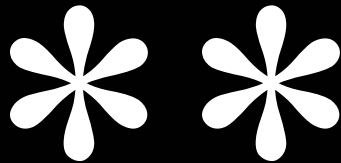
<sup>288</sup> El cual se encuentra en la carpeta denominada “21” y “30”.



|                      |            |           |           |   |
|----------------------|------------|-----------|-----------|---|
| GRUPAL<br>EXTRANJERO | TURISTA    | N/A       | \$240.00  | TARIFA APLICABLE A ADULTOS QUE FORMEN PARTE DE UN GRUPO DE PERSONAS (EXTRANJEROS MAYOR A 6 INTEGRANTES) |
| GRUPAL<br>NACIONAL   | NIÑO       | N/A       | \$150.00  | TARIFA APLICABLE A NIÑOS QUE FORMEN PARTE DE UN GRUPO DE PERSONAS (NACIONALES MAYOR A 6 INTEGRANTES)    |
| GRUPAL<br>NACIONAL   | TURISTA    | N/A       | \$180.00  | TARIFA APLICABLE A ADULTOS QUE FORMEN PARTE DE UN GRUPO DE PERSONAS (NACIONALES MAYOR A 6 INTEGRANTES)  |
| TARIFA INAPAM        |            | \$ 20.00  | \$40.00   | ADULTOS MAYORES DE 60 AÑOS QUE PRESENTEN CREDENCIAL INAPAM  |
| TURISTA<br>NIÑO      | EXTRANJERO | \$125.00  | \$230.00  | NIÑOS DE ENTRE 6 Y 12 AÑOS DE EDAD QUE VIAJAN CON ADULTOS EXTRANJEROS                                   |
| TURISTA<br>ADULTO    | EXTRANJERO | \$ 150.00 | \$ 275.00 | ADULTOS EXTRANJEROS (RESIDENTES DE UN PAIS DISTINTO A MEXICO)   |
| TURISTA NACIONAL     | NIÑO       | \$100.00  | \$ 180.00 | NIÑOS DE ENTRE 6 Y 12 AÑOS DE EDAD QUE VIAJAN CON ADULTOS NACIONALES                                    |
| TURISTA<br>ADULTO    | NACIONAL   | \$ 115.00 | \$ 210.00 | ADULTOS NACIONALES  |

**4.2.4.1.2. Un archivo electrónico<sup>289</sup>** en formato *Excel* denominado “*punto 32 embarcaciones.xlsx*” en el cual se advierte que NAVEGANTO enlista las embarcaciones propias y/o arrendadas utilizadas para la prestación del STMP.

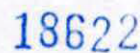
Además, establece las características físicas y técnicas de las embarcaciones.


| Embarcación   | Características  |
|---------------|--|
| Don Vicente   |  |
| DOÑA CONCHITA |  |
| LADY DI       |  |

Eliminado: 1 tabla

<sup>289</sup> El cual se encuentra en la carpeta electrónica denominada “22”.





|       |   |
|-------|---|
|       |   |
| ITZAE |  |

**4.2.4.1.3. Archivos electrónicos**<sup>290</sup> en formato *pdf*. consistentes en tres contratos de fletamento celebrados entre NAVEGANTO y otras personas respecto de las embarcaciones “*Lady Di T*”, “*Doña Conchita*” y “*Itzae*”.

| Age Group | No (%) |
|-----------|--------|
| 18-24     | 60     |
| 25-34     | 50     |
| 35-44     | 50     |
| 45-54     | 50     |
| 55-64     | 50     |
| 65+       | 50     |

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99 | 100 | 101 | 102 | 103 | 104 | 105 | 106 | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | 120 | 121 | 122 | 123 | 124 | 125 | 126 | 127 | 128 | 129 | 130 | 131 | 132 | 133 | 134 | 135 | 136 | 137 | 138 | 139 | 140 | 141 | 142 | 143 | 144 | 145 | 146 | 147 | 148 | 149 | 150 | 151 | 152 | 153 | 154 | 155 | 156 | 157 | 158 | 159 | 160 | 161 | 162 | 163 | 164 | 165 | 166 | 167 | 168 | 169 | 170 | 171 | 172 | 173 | 174 | 175 | 176 | 177 | 178 | 179 | 180 | 181 | 182 | 183 | 184 | 185 | 186 | 187 | 188 | 189 | 190 | 191 | 192 | 193 | 194 | 195 | 196 | 197 | 198 | 199 | 200 | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 | 206 | 207 | 208 | 209 | 210 | 211 | 212 | 213 | 214 | 215 | 216 | 217 | 218 | 219 | 220 | 221 | 222 | 223 | 224 | 225 | 226 | 227 | 228 | 229 | 230 | 231 | 232 | 233 | 234 | 235 | 236 | 237 | 238 | 239 | 240 | 241 | 242 | 243 | 244 | 245 | 246 | 247 | 248 | 249 | 250 | 251 | 252 | 253 | 254 | 255 | 256 | 257 | 258 | 259 | 260 | 261 | 262 | 263 | 264 | 265 | 266 | 267 | 268 | 269 | 270 | 271 | 272 | 273 | 274 | 275 | 276 | 277 | 278 | 279 | 280 | 281 | 282 | 283 | 284 | 285 | 286 | 287 | 288 | 289 | 290 | 291 | 292 | 293 | 294 | 295 | 296 | 297 | 298 | 299 | 300 | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 | 306 | 307 | 308 | 309 | 310 | 311 | 312 | 313 | 314 | 315 | 316 | 317 | 318 | 319 | 320 | 321 | 322 | 323 | 324 | 325 | 326 | 327 | 328 | 329 | 330 | 331 | 332 | 333 | 334 | 335 | 336 | 337 | 338 | 339 | 340 | 341 | 342 | 343 | 344 | 345 | 346 | 347 | 348 | 349 | 350 | 351 | 352 | 353 | 354 | 355 | 356 | 357 | 358 | 359 | 360 | 361 | 362 | 363 | 364 | 365 | 366 | 367 | 368 | 369 | 370 | 371 | 372 | 373 | 374 | 375 | 376 | 377 | 378 | 379 | 380 | 381 | 382 | 383 | 384 | 385 | 386 | 387 | 388 | 389 | 390 | 391 | 392 | 393 | 394 | 395 | 396 | 397 | 398 | 399 | 400 | 401 | 402 | 403 | 404 | 405 | 406 | 407 | 408 | 409 | 410 | 411 | 412 | 413 | 414 | 415 | 416 | 417 | 418 | 419 | 420 | 421 | 422 | 423 | 424 | 425 | 426 | 427 | 428 | 429 | 430 | 431 | 432 | 433 | 434 | 435 | 436 | 437 | 438 | 439 | 440 | 441 | 442 | 443 | 444 | 445 | 446 | 447 | 448 | 449 | 450 | 451 | 452 | 453 | 454 | 455 | 456 | 457 | 458 | 459 | 460 | 461 | 462 | 463 | 464 | 465 | 466 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|

Dicha información es consistente con lo señalado en el numeral **4.2.1.1.15**, en virtud de lo anterior, es posible concluir que NAVEGANTO tiene cuatro embarcaciones a su servicio, aunque señala que \*\*

<sup>290</sup> El cual se encuentra en la carpeta denominada "11" y "23".

<sup>291</sup> El cual se encuentra en la carpeta "29".

**Eliminado:** 1 tabla, 2 párrafos, 1 renglón, 1 palabra



la finalidad de evitar innecesarias repeticiones.

**4.2.4.1.5. Un archivo electrónico<sup>292</sup>** en formato *Excel* denominado “*punto 44 metodología de tarifas*” del que se observa que NAVEGANTO señaló que: “*CON BASE EN EL ESTUDIO DE MERCADO LAS TARIFAS SE ACORDARON POR DEBAJO DE LAS QUE NUESTRA COMPETENCIA TIENE*”, \*\*

**4.2.4.1.6. Un archivo electrónico<sup>293</sup>** en formato *pdf*. denominado “*HISTORIAL DE HORARIOS COVID.pdf*” que contiene tres documentos emitidos el veintitrés y veintinueve de marzo y diez de abril del dos mil veinte por medio de los cuales NAVEGANTO informa a la Directora General de la APIQROO los horarios que manejarían por la contingencia COVID-19, mismos que disminuyeron de ocho a cinco salidas diarias de la terminales marítimas Puerto Juárez e Isla Mujeres.

**4.2.4.1.7. Un archivo electrónico<sup>294</sup>** en formato *pdf*. denominado “*DON VICENTE SOLICITUD DE VB PARA UTILIZAR LOS MUELLES CAPITANÍA.pdf*” en el que se observa que NAVEGANTO solicita al Capitán de Puerto de Puerto Juárez su visto bueno para la utilización de la infraestructura portuaria para la prestación del STMP y menciona que esto es derivado del permiso 027/2017 otorgado el veintiocho de agosto de dos mil diecisiete para la embarcación “*Don Vicente*”.

**4.2.4.1.8. Un archivo electrónico<sup>295</sup>** en formato *pdf*. denominado “*aviso de salida de ruta.- 18 nov 2019 apiqroo y semar.pdf*” en el que se observa que NAVEGANTO informa al encargado de la Capitanía Regional de Puerto Juárez que la embarcación *Lady Di T* sale de la RUTA PUERTO JUÁREZ por mantenimiento general por un tiempo aproximado de siete a diez días naturales. Lo anterior, adminiculado con lo señalado en el numeral **4.2.1.** permite advertir que NAVEGANTO suspendió de manera provisional el STMP con la embarcación *Lady Di T* el dieciocho de noviembre de dos mil veinte.

**4.2.4.1.9. Un archivo electrónico<sup>296</sup>** en formato *pdf*. denominado “*historial de rutas naveganto.pdf*” y un archivo denominado “*HISTORIAL DE HORARIOS COVID.pdf*” en el que se advierten diversos escritos en los que NAVEGANTO informa a la APIQROO sobre sus horarios en la RUTA PUERTO JUÁREZ con la embarcación *Lady Di T*.

| Salidas Puerto Juárez | Salidas Isla Mujeres |
|-----------------------|----------------------|
|-----------------------|----------------------|

<sup>292</sup> El cual se encuentra en la carpeta “31”.

<sup>293</sup> El cual se encuentra en la carpeta “20”.

<sup>294</sup> El cual se encuentra en la carpeta “16”.

<sup>295</sup> El cual se encuentra en la carpeta “19”.

<sup>296</sup> El cual se encuentra en la carpeta “20”.



| 2019  | 2020  | COVID<br>1 <sup>297</sup> | COVID<br>2 <sup>298</sup> | COVID 3 <sup>299</sup> | 2019  | 2020  | COVID<br>1 <sup>300</sup> | COVID<br>2 <sup>301</sup> | COVID<br>3 <sup>302</sup> |
|-------|-------|---------------------------|---------------------------|------------------------|-------|-------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 6:05  | 6:15  | 6:15                      | 9:00                      | 8:30                   | 6:45  | 6:45  | 6:45                      | 9:45                      | 9:30                      |
| 8:05  | 7:15  | 8:15                      | 11:00                     | 10:30                  | 8:45  | 7:45  | 8:45                      | 11:45                     | 11:30                     |
| 10:05 | 8:15  | 10:15                     | 15:00                     | 14:30                  | 10:45 | 8:45  | 10:45                     | 15:45                     | 15:30                     |
| 12:05 | 9:15  | 12:15                     | 17:00                     | 16:30                  | 12:45 | 9:45  | 12:45                     | 17:45                     | 17:30                     |
| 14:05 | 10:15 | 14:15                     | 19:00                     | 18:30                  | 14:45 | 10:45 | 14:45                     | 19:45                     | 19:30                     |
| 16:05 | 11:15 | 16:15                     |                           |                        | 16:45 | 11:45 | 16:45                     |                           |                           |
| 18:05 | 12:15 | 18:15                     |                           |                        | 18:45 | 12:45 | 18:45                     |                           |                           |
| 20:05 | 13:15 | 20:15                     |                           |                        | 20:45 | 13:45 | 20:45                     |                           |                           |
|       | 14:15 |                           |                           |                        |       | 14:45 |                           |                           |                           |
|       | 15:15 |                           |                           |                        |       | 15:45 |                           |                           |                           |
|       | 16:15 |                           |                           |                        |       | 16:45 |                           |                           |                           |
|       | 17:15 |                           |                           |                        |       | 17:45 |                           |                           |                           |
|       | 18:15 |                           |                           |                        |       | 18:45 |                           |                           |                           |
|       | 19:15 |                           |                           |                        |       | 19:45 |                           |                           |                           |
|       | 20:15 |                           |                           |                        |       | 20:45 |                           |                           |                           |

De la información analizada se advierte que los horarios para ofrecer el STMP en ferri por NAVEGANTO se vieron afectadas con la pandemia que atraviesa el país, lo que tuvo como consecuencia que disminuyeran horarios de salida.

**4.2.4.1.10. Un archivo electrónico<sup>303</sup>** en formato *Excel* denominado “*punto 35 infraestructura.xlsx*” en el que se observa que NAVEGANTO señala que para la prestación del STMP ha utilizado el muelle y locales T1, T2 y L-C desde dos mil dieciocho a la fecha de presentación del escrito (veintiocho de agosto de dos mil veinte).

**4.2.4.1.11. Un archivo electrónico<sup>304</sup>** en formato *Excel* denominado “*punto 36 infraestructura.xlsx*” en el que se observa que NAVEGANTO señala las contraprestaciones que ha pagado: por la utilización del muelle \*\* por atraque por cada metro de eslora; por embarque/ desembarque \*\*  
\*\*  
\*\*  
\*\*

<sup>297</sup> A partir del veintitrés de marzo de dos mil veinte.

<sup>298</sup> A partir del veintinueve de marzo de dos mil veinte.

<sup>299</sup> A partir del diez de abril de dos mil veinte.

<sup>300</sup> A partir del veintitrés de marzo de dos mil veinte.

<sup>301</sup> A partir del veintinueve de marzo de dos mil veinte.

<sup>302</sup> A partir del diez de abril de dos mil veinte.

<sup>303</sup> El cual se encuentra en la carpeta “24”.

<sup>304</sup> El cual se encuentra en la carpeta “25”.





y por el local L-C [REDACTED]

**4.2.4.1.12. Un archivo electrónico<sup>305</sup>** en formato Excel denominado “*punto 43 tarifas y estudio de merc.xlsx*” en el que se observa que NAVEGANTO informa sobre las tarifas registradas.

| TIPO DE TARIFA REGISTRADA<br>sencillo/redondo |           | TIPO DE PASAJERO AL QUE SE APLICA<br>LA TARIFA |
|---|-----------|--|
| \$ -  | \$ -      | INFANTE  |
| \$ 80.00                                      | \$ 140.00 | LANCHERO                                       |
| \$ 20.00                                      | \$ 40.00  | LOCAL 5R                                       |
| \$ 14.00                                      | \$ 25.00  | RESIDENTE ISLA MUJERES ESTUDIANTE              |
| \$ 13.00                                      | \$ 25.00  | RESIDENTE ISLA MUJERES NIÑO                    |
| \$ 35.00                                      | \$ 70.00  | RESIDENTE ISLA MUJERES ADULTO                  |
| \$ 13.00                                      | \$ 25.00  | RESIDENTE QROO NIÑO                            |
| \$ 35.00                                      | \$ 70.00  | RESIDENTE QROO ADULTO                          |
| N/A   | \$ 195.00 | GRUPAL TURISTA EXTRANJERO NIÑO                 |
| N/A   | \$ 240.00 | GRUPAL TURISTA EXTRANJERO                      |
| N/A   | \$ 150.00 | GRUPAL TURISTA NACIONAL NIÑO                   |
| N/A   | \$ 180.00 | GRUPAL TURISTA NACIONAL                        |
| \$ 20.00                                      | \$ 40.00  | TARIFA INAPAM                                  |
| \$ 125.00                                     | \$ 230.00 | TURISTA EXTRANJERO NIÑO                        |
| \$ 150.00                                     | \$ 275.00 | TURISTA EXTRANJERO ADULTO                      |
| \$ 100.00                                     | \$ 180.00 | TURISTA NACIONAL NIÑO                          |
| \$ 115.00                                     | \$ 210.00 | TURISTA NACIONAL ADULTO                        |

Eliminado: 10 palabras

<sup>305</sup> El cual se encuentra en la carpeta “30”.



4.2.5. **Documental privada** consistente en el escrito presentado por CARGA en la OFICIALÍA el cuatro de septiembre de dos mil veinte,<sup>306</sup> mediante el cual dicha persona moral reconoce que forma parte del mismo grupo de interés económico que MAGNA y que existe una identidad de accionistas entre ambas. Asimismo, por economía procesal y eficiencia, dicha persona moral solicitó a la DGMR dirigirse al escrito en el cual MAGNA proporcionó el organigrama del GIE ULTRAMAR y los datos de identificación de las sociedades que integran ese grupo. Así, se concluye que CARGA es parte del GIE ULTRAMAR.<sup>307</sup>

Además,<sup>308</sup> CARGA manifestó que su actividad comercial consistía en “la prestación del servicio de transporte marítimo de automóviles y vehículos de carga con conductor y auxiliar [...]” y que “[...] el Servicio Carga y el STMP no integran un mismo mercado, pues dichos servicios atienden a clientes con necesidades específicas diferentes; no obstante, si se trata de mercados relacionados [...]”, así como que presta el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en las Rutas Punta Venado–Cozumel y Punta Sam–Isla Mujeres.

Señaló además que: “la capacidad operativa de la embarcación está dada en metros lineales, [...] pues dicha capacidad total dependerá de la longitud y peso de los vehículos que para un viaje concreto contraten el servicio de Carga Rodada [...], [CARGA] considera que dichas Embarcaciones no pueden utilizarse para usos diferentes como el servicio de transporte marítimo de Pasajeros”.<sup>309</sup>

Las diferencias también se observan en los montos de inversión que se requieren para adquirir las embarcaciones y el tiempo requerido para recuperar la inversión; al respecto CARGA manifiesta que cuenta con cuatro embarcaciones para prestar el servicio, y que los montos de inversión erogados para adquirir cada embarcación oscilan entre \*\*, y que el tiempo requerido para recuperar la inversión es de \*\*. <sup>310</sup>

Asimismo,<sup>311</sup> manifestó que las embarcaciones con las que ha prestado el servicio en su modalidad de transbordador no pueden utilizarse para usos diferentes, como el STMP.<sup>312</sup>

Aunado a lo anterior, CARGA no ofrece una tarifa para pasajeros, sino únicamente para “pasajeros adicionales”: “[...] con independencia de la capacidad de pasajeros para cada vehículo, en el nivel 1

<sup>306</sup> En respuesta al oficio de requerimiento de información número COFECE-AI-DGMR-2020-065. Folio 728.

<sup>307</sup> Folio 734.

<sup>308</sup> Folio 735.

<sup>309</sup> Folio 767.

<sup>310</sup>

<sup>311</sup> Folios 747 y 768.

<sup>312</sup> A saber:

| Embarcación    | Número de permiso | Vigencia |
|----------------|-------------------|----------|
| Ultracarga I   | 3/2018            | 6 años   |
| Ultracarga II  | 4/2018            | 6 años   |
| Ultracarga III | 5/2018            | 6 años   |
| Ultracarga IV  | 020/2019          | 3 años   |





(familiar), la tarifa incluye 4 pasajeros en la Ruta Punta Venado – Cozumel y 1 pasajero en la Ruta Punta Sam – Isla Mujeres, mientras que la de vehículos de carga incluye únicamente al conductor en ambas rutas; no obstante, es posible pagar una tarifa por pasajero adicional, según la categoría que corresponda [...]”<sup>313</sup>

Lo anterior, es un indicio de que, al menos para CARGA, el STMP y el STMC no satisfacen las mismas necesidades, pues por lo que hace a CARGA no ofrece una tarifa para pasajeros sin vehículo, sino que ofrece una tarifa de \$400.00 (cuatrocientos pesos 00/100 M.N.) por vehículo, que incluye cuatro personas en donde además es posible agregar personas extras, pero siempre deben viajar con un vehículo; la cantidad de pasajeros que pueden viajar en el vehículo depende de su capacidad, en el caso de los vehículos familiares es de siete personas y en los de carga de diez a doce, o en su caso lo que marque la tarjeta de circulación.

Lo anterior, sin perjuicio de lo señalado en el numeral 3.2.2. de esta resolución, por lo que hace a la posibilidad de que, al menos en la RUTA CALICA, usuarios han abordado TRANSBORDADORES sin la necesidad de tener vehículo.

Las tarifas de CARGA, de acuerdo con la información del EXPEDIENTE, son las siguientes:

| CATEGORÍA                              | RUTA COZUMEL | RUTA PUNTA SAM |
|--|--------------|----------------|
| Autos compactos/vehículo familiar      | \$ 400.00    | \$ 280         |
| Pick up/suburban/doble cabina          | \$ 1,414.00  | \$ 400.00      |
| Minibus/vehículo de carga              | \$ 2,396.00  | \$ 740.00      |
| Rabon                                  | \$ 3,290.00  | \$ 990         |
| Torton/tandem/autobús                  | \$ 3,833.00  | \$ 1,540.00    |
| Tráiler corto/mudanza/4 ejes           | \$ 4,975.00  | \$ 1,750.00    |
| Tráiler con caja 40 pies               | \$ 7,371.00  | \$ 2,300.00    |
| Tráiler con caja 45 pies               | \$ 8,341.00  | \$ 2,800.00    |
| Tráiler con caja 48 pies/6 ejes        | \$ 10,954.00 | \$ 3,000.00    |
| Pipa gas-combustible                   | \$ 9,880.00  | \$ 3,000.00    |
| Full combustible (doble semi remolque) | \$ 13,056.00 | \$ 3,000.00    |
| Full (doble semi remolque)             | \$ 16,825.00 | \$ 4,790.00    |
| Full extra largo                       | \$ 15,157.00 | -              |
| Trailer extra largo                    | \$ 13,670.00 | -              |
| Motocicleta                            | \$ 150.00    | -\$ 125        |
| Bicicleta                              | \$ 20.00     | \$ 100.00      |
| Pasajeros adulto                       | \$ 50.00     | \$ 150.00      |
| Niños 3-9 años                         | \$ 35.00     | \$ 100         |
| Pasajeros turista                      | \$ 50.00     |                |

<sup>313</sup> Folios 759 y 760.



|                        |          |  |
|------------------------|----------|--|
| Niños 3-9 años turista | \$ 35.00 |  |
|------------------------|----------|--|

Asimismo, manifestó que no es viable, desde un punto de vista técnico, normativo y económico, utilizar sus embarcaciones de servicio de transporte marítimo de carga rodada para prestar el STMP “[...] ya que la infraestructura de esas embarcaciones fue diseñada específicamente y a la medida para la Carga Rodada”.<sup>314</sup>

Del contenido de los numerales 4.2.5 y 4.2.16 se advierte que CARGA participa en el mercado de STMC y atendiendo a las características antes señaladas, éste no puede ser considerado sustituto del STMP.

**4.2.5.1 Elemento aportado por la ciencia**<sup>315</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble USB, presentado por CARGA como anexo del escrito señalado en el numeral 4.2.5., en el cual consta:

**4.2.5.1.1. Un archivo electrónico**<sup>316</sup> en formato pdf denominado “Acta Constitutiva Naviera Carga Más por Menos.pdf”, el cual consta de la escritura pública número doce mil ciento siete de veintiocho de abril de dos mil diecisiete, pasada ante la fe del licenciado Benjamín Salvador de la Peña Mora, notario público número veinte de la Ciudad de Cancún, Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo, y de la cual se advierte que “Naviera Carga Más por Menos” es una sociedad anónima de capital variable constituida en dos mil diecisiete conforme a la legislación mexicana y que tiene por objeto, entre otros: “[I]a operación, desarrollo y aplicación de procedimientos y actividades náuticas, servicios acuáticos, aplicados a rutas marítimas, recorridos turísticos, tours náuticos, en toda clase y tipo de embarcaciones [...]”; así como “[...] gestionar, obtener y ejercitar los derechos de cualesquier permisos, autorizaciones, concesiones otorgadas por las autoridades marítimas federales, incluyendo enunciativa mas no limitativamente, permisos de recorridos turísticos, permisos de transporte de pasajeros, de carga”.

**4.2.5.1.2. Archivos electrónicos**<sup>317</sup> en formato pdf, relacionados con los permisos de transporte de pasajeros y licencias de funcionamiento de los años dos mil diecinueve y dos mil veinte, otorgados por la SCT a las embarcaciones “Ultracarga I”, “Ultracarga II”, “Ultracarga III” y “Ultracarga IV” y las rutas que les corresponden.<sup>318</sup>

De lo anterior señalado, así como lo establecido en la prueba 4.2.5 CARGA cuenta con cuatro PERMISOS de transporte de pasajeros.

<sup>314</sup> Folio 776.

<sup>315</sup> Folio 2022.

<sup>316</sup> El cual se encuentra en la carpeta electrónica denominada “Anexo 4. Acta Constitutiva” la cual, a su vez contiene el archivo.

<sup>317</sup> Los cuales se encuentran en la carpeta electrónica denominada “Anexo 10. Licencias, Concesiones y Autorizaciones”, la cual a su vez contiene, entre otros, una subcarpeta denominada “I. Permisos Transporte de pasajeros Embarcaciones”.

<sup>318</sup> A saber:

| Embarcación | Número de PERMISO | Salida | Llegada |
|-------------|-------------------|--------|---------|
|-------------|-------------------|--------|---------|





**4.2.5.1.3. Un archivo electrónico<sup>319</sup>** en formato *pdf* denominado “*papeleta de carga PUNTA SAM.pdf*”, en el cual se observa que en los boletos bajo los que CARGA presta el servicio de transbordador en la ruta Punta Sam, se establecen, entre otros, requisitos de información vehicular, como lo son: el nombre del operador, número de placa, tipo de vehículo, largo, número de pasajeros, así como la declaración de carga, observaciones, peso y método de pago. Lo anterior denota que los boletos están designados a viajar con automóviles y no dirigidos a personas.

**4.2.5.1.4. Un archivo electrónico<sup>320</sup>** en formato *pdf* denominado “*Casos en los que han Suspendido Operaciones*”, en el cual se observa que CARGA reporta que solo ha suspendido operaciones del cuatro al seis de junio de dos mil veinte como resultado de condiciones meteorológicas.

**4.2.5.1.5. Un archivo electrónico<sup>321</sup>** denominado “*Punto 29. Anexo 16. Cambios en Horarios por Covid-19*”, en el cual se observa que CARGA señala que por causa de la pandemia tuvo que reducir sus horarios de salida, conforme a lo siguiente:

| Servicio de Punta Sam a Isla Mujeres |        |         |                                 |        |         |
|--------------------------------------|--------|---------|---------------------------------|--------|---------|
| Salida Punta Sam                     |        |         | Salida Isla Mujeres             |        |         |
| Horarios antes de la pandemia        |        |         | Horarios antes de la pandemia   |        |         |
| Lunes a Viernes                      | Sábado | Domingo | Lunes a Viernes                 | Sábado | Domingo |
| 6:00                                 | 7:00   | 9:00    | 7:30                            | 8:30   | 10:15   |
| 9:00                                 | 10:00  | 12:00   | 10:30                           | 11:30  | 14:30   |
| 12:00                                | 13:00  | 16:00   | 14:30                           | 15:00  | 18:30   |
| 16:00                                | 17:00  | 20:00   | 18:45                           | 18:30  | 21:30   |
| 20:00                                | 20:00  |         | 21:30                           | 21:30  |         |
| Horarios después de la pandemia      |        |         | Horarios después de la pandemia |        |         |

|                |          |   |   |
|----------------|----------|---|---|
| Ultracarga I   | 3/2018   | Del Muelle de la Terminal de Uso Público de Punta Venado (Calica), Q.R.   | A la terminal de Transbordadores de Cozumel, Q. Roo (APIQROO) y viceversa   |
| Ultracarga II  | 4/2018   | Del Muelle de la Terminal de Uso Público de Punta Venado (Calica), Q.R.<br>De la Terminal Marítima de Punta Sam, Q.R.       | A la terminal de Transbordadores de Cozumel, Q.R. (APIQROO) y viceversa<br>A la Terminal Marítima de Isla Mujeres, Q.R. y viceversa   |
| Ultracarga III | 5/2018   | Del Muelle de la Terminal de Uso Público de Punta Venado (Calica), Q. Roo.<br>De la Terminal Marítima de Punta Sam, Q. Roo. | A la terminal de Transbordadores de Cozumel, Q.R. (APIQROO) y viceversa.<br>A la Terminal Marítima de Isla Mujeres, Q.R. y viceversa. |
| Ultracarga IV  | 020/2019 | Del Muelle de la Terminal de Uso Público de Punta Venado (Calica), Q. Roo.  | A la terminal de Transbordadores de Cozumel, Q. Roo (APIQROO) y viceversa.  |

<sup>319</sup> El cual se ubica en subcarpeta electrónica denominada “31.-Tipos de Boletos”, contenida en la carpeta denominada “Anexo 18. Tipo de Boletos”.

<sup>320</sup> Ubicado en la carpeta denominada “Anexo 13. Suspensión de Actividades”.

<sup>321</sup> Ubicado en la carpeta denominada “Anexo 16. Cambios en Horarios por Covid-19”.





**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente DC-001-2020**

|   |   |  |   |   |  |
|---|---|--|---|---|--|
| Veintiséis y veintisiete de marzo de dos mil veinte | Veintiocho de marzo de dos mil veinte     | Veintinueve de marzo de dos mil veinte | Veintiséis y veintisiete de marzo de dos mil veinte | Veintiocho de marzo de dos mil veinte     | Veintinueve de marzo de dos mil veinte |
| 7:00  | 9:00                                      | 11:00                                  | 8:00  | 11:30                                     | 13:00                                  |
| 10:30   | 13:30                                     | 15:30                                  | 12:00   | 15:30                                     | 18:00                                  |
| 14:00   | 18:00                                     |  | 16:00   | 19:00                                     |  |
| 18:30   |   |  | 19:30   |   |  |
| <b>Horarios después de la pandemia</b>              |   |  | <b>Horarios después de la pandemia</b>              |   |  |
| ocho de mayo de dos mil veinte                      | once a catorce de junio de dos mil veinte | seis a doce de julio de dos mil veinte | ocho de mayo de dos mil veinte                      | once a catorce de junio de dos mil veinte | seis a doce de julio de dos mil veinte |
| 9:00  | 8:00                                      | 7:00                                   | 12:00   | 10:00                                     | 9:30                                   |
| 12:30   | 13:30                                     | 11:30                                  | 17:00   | 16:00                                     | 14:30                                  |
|   |   | 16:30                                  |   |   | 18:30                                  |

| Punta Venado, Calica- Isla Mujeres                       |         |                                 |                 |        |         |
|--|---------|---------------------------------|-----------------|--------|---------|
| Salida Calica  |         | Salida Cozumel                  |                 |        |         |
| Horarios antes de la pandemia                            |         | Horarios antes de la pandemia   |                 |        |         |
| Lunes a sábado   | Domingo | Lunes a sábado                  | Domingo         |        |         |
| 1:45   | 1:45    | 3:45                            | 6:15            |        |         |
| 5:45   | 8:30    | 7:30                            | 10:30           |        |         |
| 10:15  | 12:30   | 12:30                           | 14:30           |        |         |
| 15:45  | 17:15   | 18:00                           | 20:00           |        |         |
| 20:00  | 21:45   | 23:30                           | 23:30           |        |         |
| Horarios después de la pandemia                          |         | Horarios después de la pandemia |                 |        |         |
| Lunes a sábado   | Domingo | Lunes a sábado                  | Domingo         |        |         |
| 5:45   | 12:30   | 8:30                            | 14:30           |        |         |
| 15:45  | 18:00   | 17:15                           | 20:00           |        |         |
| Horarios a partir del quince de agosto de dos mil veinte |         |                                 |                 |        |         |
| Lunes a viernes  | sábado  | domingo                         | Lunes a viernes | sábado | domingo |
| 1:45   | 5:45    | 8:30                            | 3:45            | 12:30  | 14:30   |
| 5:45   | 15:45   | 17:15                           | 7:30            | 18:00  | 20:00   |
| 10:15  |         |                                 | 12:30           |        |         |





|       |  |  |       |  |  |
|-------|--|--|-------|--|--|
| 15:45 |  |  | 18:00 |  |  |
|-------|--|--|-------|--|--|

De los horarios presentados por CARGA se advierte que en las dos terminales que opera para prestar el STMC tuvo que reducir salidas con motivo de la pandemia, esto es a partir de marzo de dos mil veinte.

**4.2.5.1.6.** Un **archivo electrónico**<sup>322</sup> denominado “*Punto 30. Tipos de Vehículos*”, en el cual se observa que CARGA señala cuales son los tipos de vehículos que considera para cada categoría, a continuación, se enlistan los vehículos que pueden transportar pasajeros.

Familiar nivel 1.- Camionetas de no más de siete pasajeros, tipo *Winstar, Voyager, Combi, Suburban, Explorer, Sienna* o similares.

Vehículo compacto familiar.- autos de máximo cinco pasajeros.

Vehículo de carga nivel 2.- pueden trasladarse de diez a doce pasajeros, tipo *Van*.

**4.2.6. Documental privada** consistente en el escrito presentado por MAGNA en la OFICIALÍA el cuatro de septiembre de dos mil veinte en respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2020-062.<sup>323</sup>

La información a continuación analizada se entiende que se mantuvo vigente hasta la fecha de la presentación del escrito de MAGNA, que es septiembre de dos mil veinte, por lo que las afirmaciones que se señalen a continuación solo se deberán entender hasta esa fecha.


De esta información se advierte que las empresas: MAGNA, Naviera Ocean GM, S.A. de C.V., CARGA, Friex Inmobiliaria, S.A.P.I., Naviera Laguna Nichupté, S.A. de C.V. y las empresas identificadas bajo la marca “*Aquaworld*” integran el GIE ULTRAMAR ya que ejercen influencia decisiva o control, de *iure* o de *facto*, unas sobre las otras, aunque realizan actividades distintas. Además de que existe una identidad entre algunos de los accionistas de MAGNA y los del resto de las empresas.<sup>324</sup>

<sup>322</sup> Ubicado en la carpeta denominada “*Anexo 17. Tipo de Vehículos*”.

<sup>323</sup> Folios 2023 al 5362.

<sup>324</sup> Folios 2028 a 2030. A saber:

A saber:

| MAGNA   | CARGA | Friex Inmobiliaria, S.A.P.I. |
|---|-------|------------------------------|
|  |       |                              |

Eliminado: 1 tabla



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

Aunado a esto, al menos a la fecha del desahogo del requerimiento, existían personas que comparten cargos en varios agentes del GIE ULTRAMAR, como [REDACTED] \* [REDACTED] ejerce el cargo de Comisario de MAGNA, Naviera Ocean GM, S.A. de C.V., CARGA y Friex Inmobiliaria, S.A.P.I., Naviera Laguna Nichupté, S.A. de C.V., Lezman, S.A. de C.V. y Gas Marine, S.A. de C.V.

Asimismo, MAGNA señaló información específica de las empresas que integran GIE ULTRAMAR, en la que se destaca que Friex Inmobiliaria, S.A.P.I. es una empresa constituida en dos mil once y tiene como actividad económica y comercial, entre otras, la provisión de servicios portuarios.<sup>325</sup>

Friex Inmobiliaria, S.A.P.I. [REDACTED] \*\*

Asimismo, MAGNA (como Operadora Náutica) y Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. (como Agente Comercial), coordinan sus actividades para lograr un objetivo común consistente en la comercialización de los servicios náuticos de MAGNA. [REDACTED] \*\*

De las manifestaciones de MAGNA se concluye que la actividad de Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. consiste entre otras en:

- i. Instalar taquillas o puntos de venta de los servicios náuticos de MAGNA;
- ii. Encargarse de los gastos de publicidad de dichos servicios o cualquier otro acto relacionado con la comercialización, mercadotecnia y publicidad de estos; y
- iii. Vender a bordo de las embarcaciones toda clase de bienes, productos y servicios.

La flota de MAGNA se integra con las embarcaciones arrendadas: "Ometeotl", "Omacahitl", "Xochitonal", "Mixcoatl", "Yacatecutli", "Ultramar IV", "Cityjet I", "Cityjet II", "Cityjet III", "Cityjet IV", "Cityjet V", "Cityjet VI", "Piolin", "Ultramar XI", "Ultramar XII"; y embarcaciones de su propiedad: "Ultrajet I", "Ultrajet II", "Ultrajet III", "Lady A", "Lady D" y "Ultramar I".<sup>328</sup>

<sup>325</sup> Folio 2033.

<sup>326</sup> Folio 2039.

<sup>327</sup> Folio 2036.

<sup>328</sup> Folio 2080.





Respecto de “*Ultramar X*”,<sup>329</sup> MAGNA manifestó que, dicha embarcación no opera ya como parte de flota de MAGNA, debido a que se incendió, por lo que hasta septiembre de dos mil veinte MAGNA contaba con veintiún embarcaciones operando entre propias y arrendadas.

MAGNA ha prestado el STMP bajo marcas que se identifican con diseños que contienen la palabra “*Ultramar*”: “*Ultramar Viejo*”, “*Ultramar Nuevo*”, “*Gran Puerto Playa del Carmen*”, “*Gran Puerto Isla Mujeres*”, “*Gran Puerto Cancún*”, “*Ultrajet*”, “*Cozumel Express*”, “*Isla Mujeres Express*” e “*Island Hopper*”,<sup>330</sup> en las rutas RUTA COZUMEL, RUTA PUERTO JUÁREZ y RUTAS ISLA MUJERES. Por su parte, MAGNA ha prestado el STMP en la modalidad ferri<sup>331</sup> en los siguientes puertos:

| Nombre del puerto          | Nombre de la Terminal Marítima | Tipo de terminal      |
|----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| Puerto de Cancún           | Terminal Marítima Gran Puerto  | Marítima de pasajeros |
| Puerto de Isla Mujeres     | Muelle fiscal APIQROO          |                       |
| Puerto de Playa del Carmen | Terminal Marítima Navega       |                       |
| Puerto de Cozumel          | Muelle San Miguel              |                       |
| Puerto de Cancún           | Muelle el Embarcadero          |                       |
| Puerto de Cancún           | Muelle Playa Tortugas          |                       |
| Puerto de Cancún           | Muelle Playa Caracol           |                       |

MAGNA manifestó que “[...] no ha tenido problemas que impidan y/o limiten el cumplimiento de las condiciones pactadas en sus contratos durante el Periodo”.<sup>332</sup> Únicamente ha interrumpido el servicio como resultado de las condiciones meteorológicas<sup>333</sup> y por la epidemia de COVID 19 que ha afectado su operación y se vio obligada interrumpir desde el mes de marzo de dos mil veinte los horarios cotidianos en los que operaban, ya que los servicios zona hotelera fueron suspendidos temporalmente, la reducción de la demanda derivada de la pandemia, generaron que tuviera que operar con menos de la mitad de su capacidad.<sup>334</sup>

Respecto de la reducción de horarios por la pandemia de COVID-19, MAGNA señala que a partir de marzo de dos mil veinte tuvo que modificar sus salidas de la siguiente manera:

| Antes de la pandemia  | A partir del 23.03.2020  |
|---|--|
| Ruta Puerto Juárez Isla Mujeres y viceversa: treinta y siete (37) zarpes cada media hora en un horario de 6:00 a 23:00 horas. | Ruta Puerto Juárez Isla Mujeres y viceversa: a sólo seis (6) zarpes al 05.06.2020. |
| Ruta Playa del Carmen Cozumel y viceversa: diecisiete (17) zarpes cada hora en un horario de 5:45 a 22:00 horas.              | Ruta Playa del Carmen Cozumel y viceversa: a sólo dos (2) zarpes al 7 06.2020..    |

<sup>329</sup> Folio 2079.

<sup>330</sup> Folio 2038.

<sup>331</sup> Folio 2049.

<sup>332</sup> Folio 2052.

<sup>333</sup> Dos ocasiones en dos mil quince; una en dos mil dieciséis, dos mil diecisiete y dos mil dieciocho, respectivamente.

<sup>334</sup> Folio 2054 y 2055.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

|  |  |
|--|--|
| Ruta Playa Tortuga-Isla Mujeres y viceversa: doce (12) zarpes cada hora en un horario de 9:00 a 21:15 horas.                 | Ruta Playa Tortuga-Isla Mujeres y viceversa: suspendiendo en su totalidad el servicio al 24.06.2020. |
| Ruta Embarcadero-Isla Mujeres y viceversa: nueve (9) zarpes cada hora y quince minutos en un horario de 9:15 a 21:15 horas.  | Ruta Embarcadero-Isla Mujeres y viceversa: suspendiendo en su totalidad el servicio al 24.06.2020.   |
| Ruta Playa Caracol-Isla Mujeres y viceversa: seis (6) zarpes cada hora y quince minutos en un horario de 9:00 a 17:15 horas. | Ruta Playa Caracol-Isla Mujeres y viceversa: suspendiendo en su totalidad el servicio al 24.06.2020. |

De dicha información se advierte que MAGNA ha tenido que limitar sus salidas de los puertos por motivos de la pandemia, pero en situaciones normales solo suspende por cuestiones meteorológicas.

Asimismo, MAGNA presta el STMP en la RUTAS ISLA MUJERES en una única categoría, a la que llaman “turista/local”,<sup>335</sup> a diferencia de la ruta a RUTA COZUMEL que se ofrece en las siguientes categorías:<sup>336</sup>

| Segmento de mercado    | RUTAS ZONA HOTELERA | RUTA PUERTO JUÁREZ | Descripción del segmento   |
|------------------------|---------------------|--------------------|--|
| Turista                | Sí                  | Sí                 | Turista nacional e internacional.  |
| Locales                | No                  | Sí                 | Locales Quintana Roo.  |
| Residentes             | No                  | Sí                 | Residente Cozumel o de Isla Mujeres.   |
| INAPAM                 | Sí                  | Sí                 | Personas nacionales de la tercera edad.  |
| Pensionados y maestros | No                  | Sí                 | Pensionados, discapacitados y maestros en periodo vacacional de acuerdo con el calendario de la Secretaría de Educación Pública. |
| Estudiantes            | No                  | Sí                 | Estudiantes, gobierno.   |
| Otras MAGNA            | Sí                  | Sí                 | Varios segmentos poblacionales.  |

Otras categorías<sup>337</sup> disponibles para MAGNA corresponden a “ISSFAM”, “Militares y Marinos”, “Cortesía”, “Pase de Trabajo”, “Cortesía Institucional” y “Colaborador”. Las categorías “Cortesía Institucional” y “Colaborador” sólo están disponibles en la RUTA PUERTO JUÁREZ.

MAGNA señaló a los agentes económicos que considera sus competidores directos en las RUTAS ISLA MUJERES, en las modalidades: Transbordadores, embarcaciones menores, embarcaciones turísticas y embarcaciones privadas, y de pasajeros [MARINSA y NAVEGANTO].<sup>338</sup> Y en la ruta Playa del Carmen-Cozumel, en las modalidades: TRANSBORDADORES, embarcaciones privadas y pasajeros [WINJET e Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A. de C.V.]. Lo anterior por tener una misma

<sup>335</sup> Folio 2057.

<sup>336</sup> Folios 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071 y 2072.

<sup>337</sup> Folios 2057, 258, 2059, 2061 y 2063.

<sup>338</sup> Folio 2073.





ubicación geográfica de oficinas, instalaciones o puntos de venta, por estar orientados al mercado turístico, por tener estrategias comerciales comunes, mismo giro industrial dedicado al transporte de pasajeros y mismas rutas.

Asimismo, MAGNA señaló que *“el servicio de transporte de pasajeros a través de embarcaciones de carga es un sustituto imperfecto del STMP que genera presión competitiva sobre el mismo”*.<sup>339</sup> MAGNA señala a TRANSCARIBE como su competidor en la modalidad de *“transbordadores”*, y luego lo identificó como una *“restricción competitiva”* junto con CARGA ya que *“[p]restan únicamente el servicio de transporte marítimo de Carga Rodada”* y ofrecen servicio en rutas que tienen las mismas ciudades de origen y destino, pero que tienen como origen y destino muelles diferentes a aquellos en que opera MAGNA.<sup>340</sup> Al respecto también señala que el STMC no es sustituto, ni perfecto ni imperfecto, del STMP, porque para contratar el servicio de transbordador es necesario contar con un automóvil o vehículo de carga y porque los muelles de salida y destino son diferentes.<sup>341</sup>

MAGNA considera que: *“no es viable para el público en general intercambiar el STMP por algún otro medio de transporte vía aérea, marítima o terrestre. Debido a que “no existe infraestructura terrestre (i.e., puentes) que permita a los usuarios finales trasladarse entre las Rutas. [...] Si bien existen servicios aéreos privados de traslado de pasajeros en las Rutas, dicho servicio es mucho más costoso”*.<sup>342</sup>

Respecto a la metodología para el cálculo de las tarifas para el STMP, MAGNA manifestó que existen diversos factores que toma en cuenta, entre ellos “\*\* [REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]<sup>343</sup>

MAGNA menciona: servicio de embarque, desembarque, atraque, desatraque, amarre y desamarre, servicios que se demandan en los puertos y terminales: Cozumel, Isla Mujeres, Playa del Carmen, Cancún Zona Hotelera, Puerto Juárez y, no pueden ser sustituidos por los servicios portuarios ofrecidos en un puerto, terminal, marina y/o muelle distinto, ni por los servicios portuarios de otro agente económico como consecuencia de la falta de infraestructura.<sup>344</sup>

Eliminado: 3 renglones, 9 palabras

<sup>339</sup> Folio 2103.

<sup>340</sup> Folios 2073, 2074 y 2075.

<sup>341</sup> Folios 2073, 2074, 2075, 2076, 2077 y 2078.

<sup>342</sup> Folio 2102.

<sup>343</sup> Folio 2107.

<sup>344</sup> Folio 2113, 2114 y 2117.



**4.2.6.1. Elemento aportado por la ciencia**<sup>345</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento electrónico USB, presentado como anexo del escrito señalado en el numeral 4.2.6, en el que se encuentran:

**4.2.6.1.1. Archivo electrónico**<sup>346</sup> en formato *pdf* que lleva por nombre "*Acta Constitutiva Naviera Magna.pdf*". Dicho archivo consiste en la escritura pública número treinta y nueve mil cuatrocientos nueve de diecinueve de febrero de dos mil nueve, pasada ante la fe del notario público número veinte de Cancún, Municipio Benito Juárez, Quintana Roo, por medio de la cual se advierte la constitución de MAGNA como una sociedad anónima de capital variable de conformidad con las leyes mexicanas.

**4.2.6.1.2. Archivo electrónico**<sup>347</sup> en formato *pdf* que lleva por nombre "*ASAMBLEA E.P. 12,717.pdf*". Dicho archivo consiste en la escritura pública número doce mil setecientos diecisiete de cuatro de diciembre de dos mil diecisiete, pasada ante la fe del licenciado notario público número veinte de Cancún, Municipio Benito Juárez, Quintana Roo, en la que se señala que su objeto es: "[...] *La operación, desarrollo y aplicación de procedimientos y actividades náuticas, servicios acuáticos, aplicados a rutas marítimas, recorridos turísticos, tours náuticos, en toda clase y tipo de embarcaciones [...] gestionar, obtener, y ejercitar los derechos de cualesquier permisos, autorizaciones, concesiones otorgadas por las autoridades marítimas federales, incluyendo [...] permisos de transporte de pasajeros [...]*".

**4.2.6.1.3. Carpeta electrónica**<sup>348</sup> que contiene un archivo *pdf* que lleva por nombre "*ACTA CONSTITUTIVA FRIEX.PDF*". Dicho archivo consiste en la escritura pública número cuatro mil novecientos setenta y siete de dieciséis de noviembre de dos mil once, pasada ante la fe del notario público número veinte de Cancún, Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo. De la misma se advierte la constitución de Friex Inmobiliaria, S.A.P.I. y su objeto es, entre otros la: "[...] *operación, administración, explotación, supervisión, compra, venta, arrendamiento [de] cualquier clase de bienes inmuebles [y] obtener o adquirir por cualquier medio legal, permisos, autorizaciones o concesiones por parte de los gobiernos federal, estatal o municipal de la República Mexicana*".

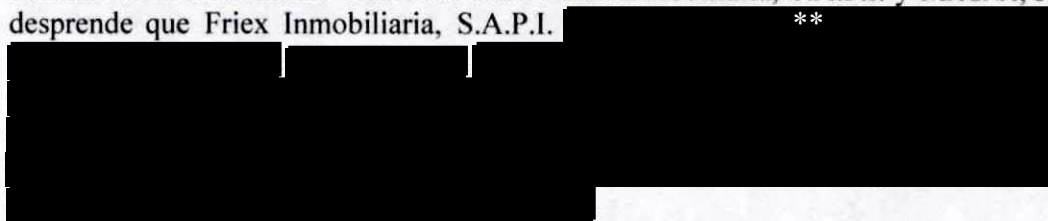
**4.2.6.1.4. Carpeta electrónica**<sup>349</sup> que contiene un archivo *pdf* que lleva por nombre "*ACTA CONSTITUTIVA NAVIERA OCEAN ESCR. 31200001.pdf*". Dicho archivo consiste en la escritura pública número tres mil ciento veinte de ocho de diciembre de dos mil diez, pasada ante la fe del notario público número veinte de Cancún, Municipio Benito Juárez, Quintana Roo. De la misma se advierte que Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. es una sociedad anónima de capital variable cuyo objeto, entre otros es: "[s]ervir de intermediario entre los turistas y los prestadores de servicio de transporte de cualquier género, en los términos que señalan las leyes y reglamentos".

<sup>345</sup> Folio 5363.

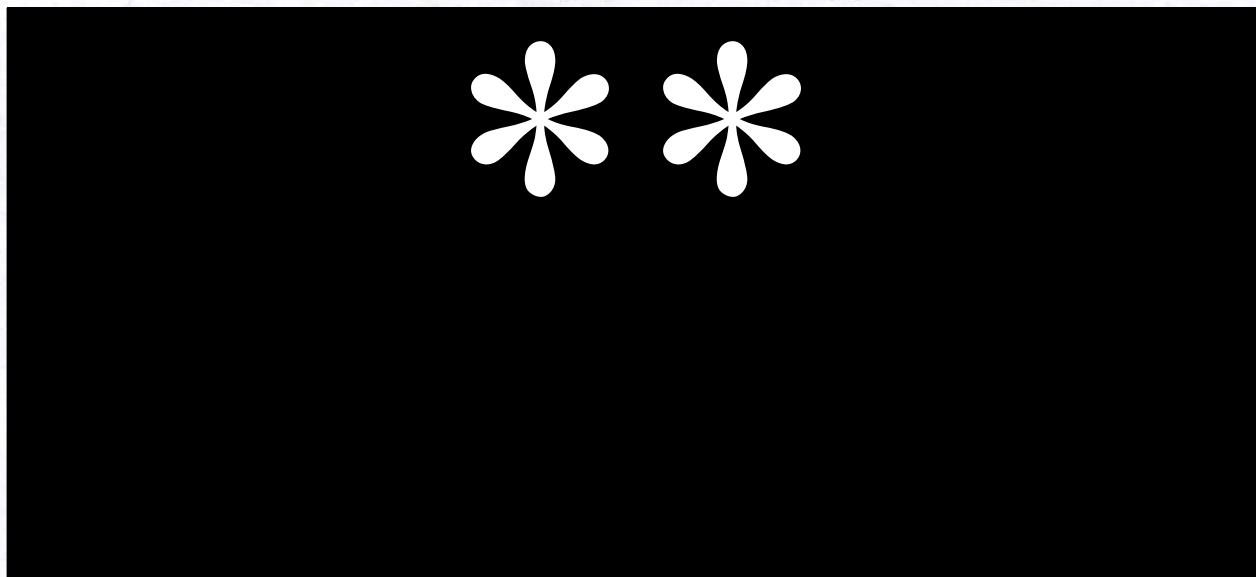




4.2.6.1.5. Un archivo electrónico<sup>350</sup> denominado “ANEXO 1.pdf”, que contiene un contrato de arrendamiento celebrado entre Friex Inmobiliaria, S.A.P.I. y MAGNA; se desprende que Friex Inmobiliaria, S.A.P.I. \*\*



4.2.6.1.6. Un archivo electrónico<sup>351</sup> denominado “ANEXO 4.pdf”, consistente en un “contrato de prestación de servicios” celebrado el primero de julio de dos mil dieciocho entre Desarrollo Náutico Integral, S.A.P.I. de C.V. y por otra MAGNA.



Eliminado: 4 párrafos, 5 renglones, 6 palabras

<sup>346</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “4-6”.

<sup>347</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “4-6”.

<sup>348</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “12”.

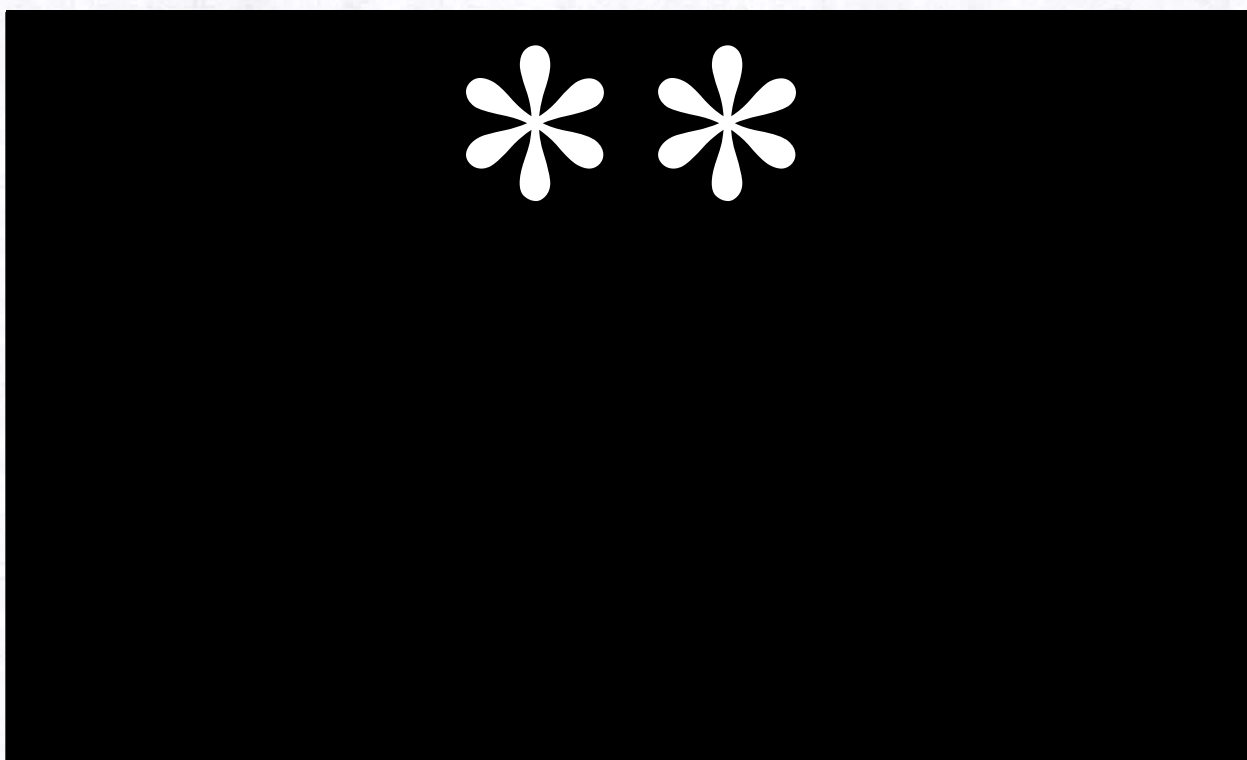
<sup>349</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “20”.

<sup>350</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “22”.

<sup>351</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “22”.

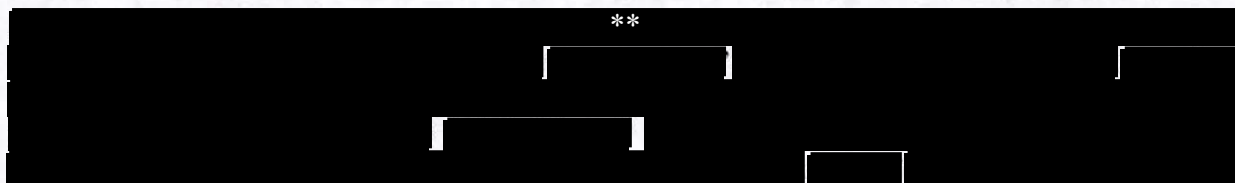


**4.2.6.1.7. Un archivo electrónico<sup>352</sup> denominado “ANEXO 4.pdf” consistente en un “contrato de uso de instalaciones portuarias y de operación” celebrado el primero de abril de dos mil trece suscrito por Servicios Náuticos El Dorado, S.A. de C.V. y MAGNA.**



Eliminado: 5 párrafos

**4.2.6.1.8. Un archivo electrónico<sup>354</sup> denominado “ANEXO 6.pdf” consistente en un “Contrato de Uso de Infraestructura e Instalaciones de Muelle” que celebraron Petronaves Mexicanas, S.A. de C.V. “en su carácter de permissionaria de la S.C.T.” y por la otra MAGNA, el primero de junio de dos mil dieciséis (vigencia de cinco años).<sup>355</sup>**



<sup>352</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “22”.

<sup>353</sup> Lo anterior puede cotejarse en la página de internet de Ultramar, disponible en: <https://www.ultramarferry.com/es/rutas-y-horarios>

<sup>354</sup> Ídem.

<sup>355</sup> Si bien la renovación del contrato no obra en el EXPEDIENTE esta autoridad tiene conocimiento de que MAGNA sigue operando en dicha terminal, al menos hasta el día doce de mayo de dos mil veintiuno que se realizó la visita de inspección judicial en este lugar, para mayor referencia se remite a la prueba 4.3.9.1.





\*\*

**4.2.6.1.9. Un archivo electrónico<sup>356</sup>** denominado "*horarios covid-19.xlsx*". En este documento se advierten tres pestañas que contienen los horarios de salida de enero de dos mil quince a marzo de dos mil veinte, de las embarcaciones de: (i) RUTA PUERTO JUÁREZ; (ii) las RUTAS ZONA HOTELERA; y (iii) RUTA COZUMEL.

Por lo que hace a RUTA PUERTO JUÁREZ, se presentan horarios del primero de enero de dos mil quince a veintidós de marzo de dos mil veinte. En este periodo se advierten salidas cada media hora desde las cinco horas con treinta minutos a las veintitrés horas con treinta minutos. A partir del veintitrés de marzo de dos mil veinte ha disminuido la frecuencia de salidas de las embarcaciones, a dicho de MAGNA, por cuestiones del COVID-19.

En el caso de RUTA COZUMEL, se observa una situación similar. En el primer periodo del primero de enero de dos mil quince al diecisiete de marzo de dos mil veinte, los horarios de operación estaban de las cinco horas con cuarenta y cinco minutos hasta las veintitrés horas, después de este lapso las salidas disminuyeron incluso hasta llegar a tener solo dos diarias.

Finalmente, por lo que hace a RUTA ZONA HOTELERA se observan salidas desde "*playa tortugas*", "*el embarcadero*" y "*playa caracol*" desde las nueve horas hasta las diecisiete horas con quince minutos hacia "*playa caracol*" y veintiuna horas con quince minutos hacia "*playa tortugas*" o "*el embarcadero*" con salidas cada hora con quince minutos. Después de este lapso se advierte una disminución en la operación hasta llegar a tener solo dos salidas diarias.

**4.2.6.1.10. Un archivo electrónico<sup>357</sup>** que contiene dos carpetas que llevan por nombre "*BOLETOS CODIGO QR 2020*" y "*BOLETOS IMPRESOS 2015 A 2019*".

Dentro de dichas carpetas, como su nombre lo indica, se encuentran documentos *pdf* que tienen una imagen de los boletos dentro del periodo de enero de dos mil quince a marzo de dos mil veinte que *Ultramar* otorgó a sus usuarios. Se advierte que los mismos se diferencian por usuario, observándose las categorías: (i) cortesías; (ii) INAPAM; (iii) locales; (iv) residentes; (v) turistas primera clase; (vi) turistas infantes; y (vi) turistas y agencias. En el caso de residentes y locales se establece dentro del boleto que es necesario acreditar residencia al abordar.

Además, existen otros boletos que se venden en conjunto, es decir transportación terrestre más transporte marítimo.

También se observa que estos boletos se utilizan en RUTA COZUMEL, RUTA PUERTO JUÁREZ y la RUTA ZONA HOTELERA.

<sup>356</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada "25.I".

<sup>357</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada "28".



**4.2.6.1.11. Un archivo electrónico<sup>358</sup> en formato Excel denominado “LISTADO EMBARCACIONES.xlsx”.**

Dentro de este archivo se encuentra una tabla que contiene un listado de embarcaciones que constituyen la flota de MAGNA y sus características,<sup>359</sup> por lo que se puede concluir que MAGNA ha contado con diez embarcaciones en rutas tienen como origen (y/o destino) la isla de Cozumel y destino (y/u origen) Cancún y trece embarcaciones en rutas que tienen como origen (y/o destino) Isla Mujeres y destino (y/u origen) Cancún.

También se advierte que de dos mil diecinueve al menos hasta marzo de dos mil veinte MAGNA ha adquirido cuatro embarcaciones para la prestación del STMP. Esta misma tabla señala que todas las embarcaciones ahí listadas no pueden ser utilizadas para otros usos que no sea STMP.

<sup>358</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “29”.

<sup>359</sup> A saber:

| EMBARCACION/ PERMISO                                    | RUTA BASE DE OPERACIÓN                   | TIEMPO EN OPERACIÓN | MODALIDAD               |
|---|--|---------------------|-------------------------|
| OMETEOTL 30/2018 (taxi acuático)                        | PLAYA CARMEN DEL - COZUMEL Y VICEVERSA   | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| OMACAHTL 28/2018 (taxi acuático)                        |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| XOCHITONAL 29/2018 (taxi acuático)                      |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| MIXCOATL 11/2019 y 27/2018 (taxi acuático)              |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| YACATECUTLI 12/2019 y 26/2018 (taxi acuático)           |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAMAR IV 25/2019 y 25/2018 (taxi acuático)           |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| PIOLIN 7.2.411.-2898, 26/2019 y 06/2019 (taxi acuático) |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAMAR 31/2016  |  | 2016- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAMAR I 12/2018                                      | PUERTO JUAREZ - ISLA MUJERES Y VICEVERSA | 2017- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| LADY A 22/2019  |  | 2018- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAMAR XI 31/2017                                     |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAMAR XII 32/2017                                    |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAJET I 11/2016                                      |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAJET II 9/2016                                      |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAJET III 10/2016                                    |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET I 2/2018  |  | 2017- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET II 23/2018                                      |  | 2017- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET III 08/2019                                     |  | 2019- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET IV 13/2019                                      |  | 2019- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| LADY D 016/2019   |  | 2018- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET V 7.2.201-434/2020                              |  | 2019- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET VI 7.2.201-435/2020                             |  | 2019- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAMAR X SCT-080-11-CPJ                               |  | 2011-2017           | TRANSPORTE DE PASAJEROS |





**4.2.6.1.12. Un archivo electrónico<sup>360</sup> denominado “*punto 33 embarcaciones.xlsx*” en la cual se encuentra un archivo *Excel* en el que se observan dos pestañas, una que contiene un listado de embarcaciones arrendadas<sup>361</sup> y otro de embarcaciones propias.<sup>362</sup>**

\*\*

<sup>360</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “29.1”.

<sup>361</sup>

| EMBARCACION  | RAZÓN SOCIAL DEL ARRENDADOR |
|--------------|-----------------------------|
| OMETEOTL     |                             |
| OMACAHTL     |                             |
| XOCHITONAL   |                             |
| MIXCOATL     |                             |
| YACATECUTLI  |                             |
| ULTRAMAR IV  |                             |
| CITYJET I    |                             |
| CITYJET II   |                             |
| CITYJET III  |                             |
| CITYJET IV   |                             |
| CITYJET V    |                             |
| CITYJET VI   |                             |
| ULTRAMAR     |                             |
| PIOLIN       |                             |
| ULTRAMAR XI  |                             |
| ULTRAMAR XII |                             |
| ULTRAMAR X   |                             |

<sup>362</sup>

\*\*

Eliminado: 1 tabla, 2 párrafos, 53 palabras



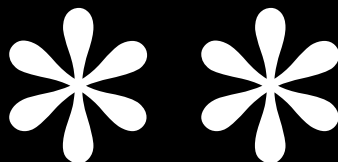
En virtud de lo anterior es dable concluir que para la prestación del STMP MAGNA utiliza veintidós embarcaciones, tanto propias como arrendadas.

\*\*

Eliminado: 5 párrafos

<sup>363</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada "30".





De lo anterior se advierte que MAGNA arrendó algunas de sus embarcaciones con compañías constituidas mediante las leyes mexicanas y adquirió otras mediante contratos de compraventa con compañías extranjeras, dejando en evidencia que existen ambas posibilidades para poder tener una embarcación para prestar el STMP, arrendar o comprar las embarcaciones.

**4.2.6.1.14. Un archivo electrónico**<sup>364</sup> denominado “Costos y Gastos Adminvos\_Oper NO.xls” con diversas tablas que señalan costos y gastos de MAGNA de dos mil quince a dos mil veinte, en particular se señalan los más relevantes.<sup>365</sup>

| Año  | Publicidad | Gastos operativos | Renta de embarcaciones | Consultoría y Honorarios Administrativos |
|------|------------|-------------------|------------------------|--|
| 2015 |            |                   |                        |  |
| 2016 |            |                   |                        |  |
| 2017 |            |                   |                        |  |
| 2018 |            |                   |                        |  |
| 2019 |            |                   |                        |  |

<sup>364</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “35”.

<sup>365</sup> Por lo que hace a dos mil veinte solo se cuenta con información de enero a abril.



| Año  | Publicidad | Gastos operativos | Renta de embarcaciones | de Consultoría Honorarios y Administrativos |
|------|------------|-------------------|------------------------|---|
| 2020 | **         |                   |                        |   |

4.2.6.1.15. Un archivo electrónico<sup>366</sup> denominado “Tarifas máximas” que contiene las tarifas públicas que cobra MAGNA, a saber.

| Ruta: Zona Hotelera - Isla Mujeres |           |           |           |           |           |           |
|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Categoría                          | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      | 2020      |
| PLAYA TORTUGAS Adulto Sencillo     | \$ 223.58 | \$252.98  | \$255.78  | \$ 260.40 | \$ 275.00 | \$ 322.50 |
| PLAYA TORTUGAS Niño Sencillo       | \$ 127.76 | \$ 144.56 | \$ 146.16 | \$ 148.80 | \$ 183.33 | \$ 215.00 |
| PLAYA LINDA Adulto Sencillo        | \$ 223.58 | \$ 252.98 | \$ 255.78 | \$ 260.40 | \$ 275.00 | \$ 322.50 |
| PLAYA LINDA Niño Sencillo          | \$ 127.76 | \$ 144.56 | \$ 146.16 | \$ 148.80 | \$ 183.33 | \$ 215.00 |
| PLAYA CARACOL Adulto Sencillo      | \$ 223.58 | \$ 252.98 | \$ 255.78 | \$ 260.40 | \$ 275.00 | \$ 322.50 |
| PLAYA CARACOL Niño Sencillo        | \$ 127.76 | \$ 144.56 | \$ 146.16 | \$ 148.80 | \$ 183.33 | \$ 215.00 |

| Ruta: Puerto Juárez - Isla Mujeres |           |           |      |           |      |      |
|------------------------------------|-----------|-----------|------|-----------|------|------|
| Categoría                          | 2015      | 2016      | 2017 | 2018      | 2019 | 2020 |
| IM Turista Sencillo Adulto         |           | \$ 100.00 |      | \$ 160.00 |      |      |
| IM Turista Sencillo Menor          |           | \$ 80.00  |      | \$ 130.00 |      |      |
| Quintana Roo Sencillo Adulto       | \$ 78.00  |           |      |           |      |      |
| Quintana Roo Sencillo Menor        | \$ 46.00  |           |      |           |      |      |
| Adulto Ultraplan Sencillo          | \$ 42.00  |           |      |           |      |      |
| IM Adulto Grupos                   | \$ 42.00  |           |      |           |      |      |
| INSEN                              | \$ 26.00  |           |      |           |      |      |
| Estudiante Sencillo                | \$ 16.00  |           |      |           |      |      |
| Infante                            | SIN COSTO |           |      |           |      |      |

| COZUMEL         |       |      |      |       |       |      |
|-----------------|-------|------|------|-------|-------|------|
| Categoría       | 2015  | 2016 | 2017 | 2018* | 2019  | 2020 |
| Adulto sencillo | \$163 |      |      | \$200 |       |      |
| Niño sencillo   | \$97  |      |      | \$130 | \$160 |      |

<sup>366</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “36”.



| COZUMEL                    |      |       |      |                   |       |      |
|----------------------------|------|-------|------|-------------------|-------|------|
| Categoría                  | 2015 | 2016  | 2017 | 2018 <sup>a</sup> | 2019  | 2020 |
| Primera sencillo           | N.A. | \$220 |      |                   | \$260 |      |
| Adulto Peninsular sencillo | N.A. | \$115 |      |                   | \$150 |      |
| Niño peninsular sencillo   | N.A. | \$60  |      |                   | \$100 |      |
| Ultraplan adulto sencillo  | \$84 | \$70  |      |                   | \$95  |      |
| Ultraplan menor sencillo   | \$40 | \$30  |      |                   | \$60  |      |
| INAPAM sencillo            | \$84 | \$60  |      |                   | \$90  |      |

De lo anterior es posible advertir que además de que MAGNA maneja distintos precios dependiendo del sector de la población a que se dirija [adulto o menor, local o turista y algunas categorías especiales], también los precios son diferentes dependiendo del lugar de partida; en el caso de la ZONA HOTELERA, aunque se dirige a Isla Mujeres al igual que Puerto Juárez, maneja precios de boletos más elevados y sólo las categorías de adultos y niños.

Se observa una diferencia entre los boletos de ZONA HOTELERA y Puerto Juárez/ Isla Mujeres, mientras que el costo del boleto para adulto sencillo en la ZONA HOTELERA es de \$322.50 (trescientos veintidós pesos 50/100 M.N.), el equivalente en Puerto Juárez (turista sencillo) cuesta \$160.00 (ciento sesenta pesos 00/100 M.N.), es decir una diferencia de \$162.50 (ciento sesenta y dos pesos 50/100 M.N.), lo que equivale a más del cien por ciento. En el caso de la tarifa para niño, el costo en ZONA HOTELERA es de \$215.00 (doscientos quince pesos 00/100 M.N.), mientras que en Puerto Juárez cuesta \$130.00 (ciento treinta pesos 00/100 M.N.), lo que arroja una diferencia de \$85.00 (ochenta y cinco pesos 00/100 M.N.), que es más del cincuenta por ciento.

De las tablas anteriores, también es posible observar los cambios en las tarifas durante el periodo investigado, donde se advierte un aumento en casi todas las rutas con excepción de Puerto Juárez, que mantuvo el mismo costo de boletos para locales adultos, menores, estudiantes, INSEN y Ultraplan.

**4.2.6.1.16. Archivo electrónico<sup>367</sup>** denominado “CONT PSP NAVIERA MAGNA API-GCCPS-013-2020.pdf” en la cual se encuentra un documento pdf. consistente en un borrador de un contrato de prestación de servicios portuarios celebrado entre la APIQROO y MAGNA para: “[...] la prestación del Servicio Portuario de lanchaje para prestar el servicio de desembarque de pasajeros de los barcos de cruceros de las diferentes compañías que arriben al puerto de Cozumel, Quintana Roo [...]” con las embarcaciones “Piolin”, “Omacahitl”, “Ometetotl”, “Xochitonal”, “Ultramar XI” y “Ultramar XII” \*\*

<sup>367</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “40”.



**4.2.6.1.17. Un archivo electrónico<sup>368</sup>** denominado “Anexo 2” en la cual se encuentra un documento *pdf*. consistente en un contrato de prestación de servicios portuarios celebrado entre la APIQROO y MAGNA el \*\* para usar y ocupar de forma temporal el muelle de la terminal Marítima de Isla Mujeres por una contraprestación mensual de \*\*

**4.2.6.1.18. Un archivo electrónico<sup>369</sup>** denominado “Anexo 3” en la cual se encuentra un documento *pdf*. consistente en un contrato de prestación de servicios portuarios celebrado entre la APIQROO y MAGNA \*\* para usar y ocupar de forma temporal el muelle de la terminal de San Miguel por una contraprestación mensual de \*\*

**4.2.6.1.19. Un archivo electrónico<sup>370</sup>** denominado “Anexo 7” y “Anexo 8” en las cuales se encuentra un documento *pdf*. consistente en un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y Naviera Ocean GM, S.A. de C.V., \*\*

**4.2.6.1.20. Un archivo electrónico<sup>371</sup>** denominado “Anexo 9” en la cual se encuentra un documento *pdf*. consistente en un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y Naviera Ocean GM, S.A. de C.V., el diecisiete de agosto de dos mil once para instalar una taquilla para la venta \*\*

**4.2.6.1.21. Un archivo electrónico<sup>372</sup>** denominado “Anexo 10” en la cual se encuentra un documento *pdf*. consistente en un contrato de prestación de servicios celebrado entre MAGNA e Inversiones Cozumel Aldora, S.A. de C.V., \*\*

<sup>368</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “22”.

<sup>369</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “22”.

<sup>370</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “22”.

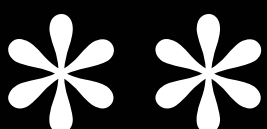
<sup>371</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “22”.

<sup>372</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “22”.



\*\*

4.2.6.1.22. Un archivo electrónico denominado carpeta "25" en la cual se agregan en formato *pdf*. los permisos otorgados a MAGNA.

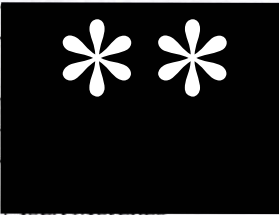
| EMBARCACION/<br>PERMISO | Permiso   | Fecha de<br>otorgamiento  | Ruta  |
|-------------------------|---|---------------------------|---|
| OMETEOTL                | 30/2018 (taxi acuático)                             | 16.11.2018                |  |
| OMACAHTL                | 15/2017   | 17.04.2017                |   |
|                         | 28/2018 (taxi acuático)                             | 16.11.2018                |   |
|                         | SCT-CP-COZ-171/2017<br>(permiso de turismo náutico) | 13.04.2017                |   |
| XOCHITONAL              | 29/2018 (taxi acuático)                             | 7.11.2018                 |   |
|                         | SCT-CP-COZ-172/2017<br>(turismo náutico)            | 13.04.2017                |   |
|                         | 14/2017   | 17.04.2017                |   |
| MIXCOATL                | 11/2019   | 5.07.2019 <sup>373</sup>  |   |
|                         | 27/2018 (taxi acuático)                             | 7.11.2018                 |   |
| YACATECUTLI             | 12/2019   | 5.07.2019                 |   |
|                         | 26/2018 (taxi acuático)                             | 7.11.2018                 |   |
| ULTRAMAR IV             | 25/2019   | 28.10.2019 <sup>374</sup> |   |
|                         | 25/2018 (taxi acuático)                             | 16.11.2018                |   |
| PIOLIN                  | 7.2.411.-2898                                       | 20.11.2013                |   |
|                         | 26/2019   | 20.11.2019                |   |
|                         | 06/2019 (taxi acuático)                             | 5.03.2019                 |   |
|                         | 19/2015   | 29.07.2015                |   |
| ULTRAMAR                | 31/2016   | 15.11.2016                |   |
| ULTRAMAR I              | 12/2018   | 25.05.2018                |   |
| LADY A                  | 22/2019   | 25.10.2019                |   |
|                         | 15/2019   | 25.09.2019                |   |
| ULTRAMAR XI             | 31/2017   | 17/11/2017                |   |
|                         | 018/2019 (taxi acuático)                            | 11.10.2019                |   |
|                         | 468/2020 (recorrido turístico)                      | 19.02.2020                |   |
| ULTRAMAR XII            | 32/2017   | 17.11.2017                |   |
|                         | 019/2019 (taxi acuático)                            | 11.10.2019                |   |
| ULTRAJET I              | 11/2016   | 18.04.2016                |   |
| ULTRAJET II             | 9/2016  | 18.04.2016                |   |
| ULTRAJET III            | SCT-066-10-CPJ                                      | 29.03.2010                |   |
|                         | SCT-CP-COZ-491/2015                                 | 25.08.2015                |   |
|                         | 10/2016   | 18.04.2016                |   |
| CITYJET I               | 2/2018  | 9.02.2018                 |   |
| CITYJET II              | 23/2018   | 23.08.2018                |   |
| CITYJET III             | 08/2019   | 24.05.2019                |   |

Eliminado: 66 palabras.

<sup>373</sup> La vigencia de este permiso es por tres años y en el expediente no se cuenta con evidencia de que se haya ampliado.

<sup>374</sup> La vigencia de este permiso es por tres años y en el expediente no se cuenta con evidencia de que se haya ampliado.

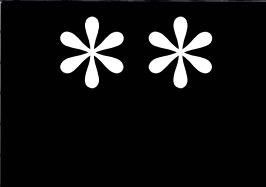


|            |                            |                          |   |
|------------|----------------------------|--------------------------|---|
| CITYJET IV | 13/2019                    | 14.08.2019               |  |
| LADY D     | 016/2019<br>23/2019        | 25.09.2019<br>25.10.2019 |   |
| CITYJET V  | 008/2020                   | 14.07.2020               |   |
| CITYJET VI | 009/2020                   | 14.07.2020               |   |
| ULTRAMAR X | 025/2019<br>SCT-080-11-CPJ | 28.10.2019<br>16.07.2011 |   |

La información señalada en la tabla anterior coincide con lo señalado en el numeral **4.2.6.1.11** y se concluye que MAGNA ha contado con diversos permisos en las rutas, pero únicamente veintidós tienen permiso vigente para prestar el STMP en ferri en los MERCADOS RELEVANTES [permisos con fechas señaladas en negritas].

Se advierte que seis de las embarcaciones de MAGNA cuentan con permisos para operar tanto en la RUTA COZUMEL como en la RUTA ISLA MUJERES, asimismo se advierte que una de sus embarcaciones presta el STMP exclusivamente en la RUTA COZUMEL y ocho en la RUTA ISLA MUJERES.

**4.2.6.1.23. Un archivo electrónico<sup>375</sup>** denominado “*capacidad Embarcaciones.xlsx*” en el cual se encuentra un archivo *Excel* con un listado de la capacidad de pasajeros que pueden transportar en la Terminal Marítima de Gran Puerto.

| RUTA   | PUERTO | Fecha               | Capacidad<br>pasajeros   | de |
|--------|--------|---------------------|--|----|
| JUÁREZ |        | 2015                |  |    |
|        |        | 2016                |  |    |
|        |        | 2017                |  |    |
|        |        | 2018                |  |    |
|        |        | 2019                |  |    |
|        |        | 2020 <sup>376</sup> |  |    |

**4.2.6.1.24. Un archivo electrónico** denominado carpeta “*35.1*” en la cual se agregan en formato *pdf*. los registros de tarifa realizados por MAGNA.

Se advierte que las tarifas para prestar el STMP en ferri son fijas y se dividen por categoría de los usuarios [menores, adultos, turistas, locales, etcétera] y son distintas que las del taxi acuático que maneja una tarifa fija por tramo y sin clasificar a los usuarios y las tarifas de recorrido turístico que es variable dependiendo de los lugares a visitar.

<sup>375</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “*31*”.

<sup>376</sup> Información analizada hasta julio de dos mil veinte.

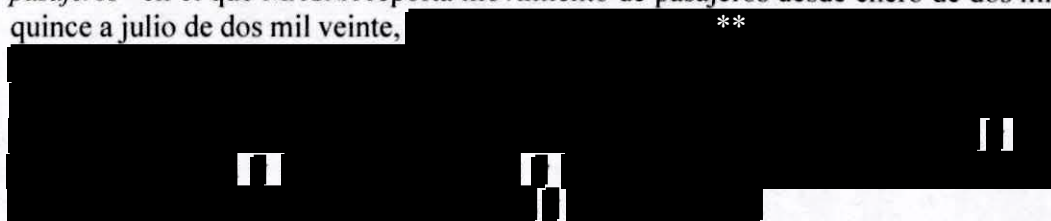




**4.2.6.1.25. Un archivo electrónico<sup>377</sup>** denominado “*Compromiso reducción de tarifas.pdf*” en la cual se observa un convenio celebrado el once de octubre de dos mil trece entre la SCT, el gobierno del estado de Quintana Roo, la APIQROO y MAGNA, con la finalidad de que se ofrezca una tarifa reducida en la RUTA COZUMEL en el STMP en ferri para quedar como sigue:

| Categoría                | Tarifa actual | Tarifa reducida |
|--------------------------|---------------|-----------------|
| Ultraplan Cozumel Adulto | \$88.00       | \$80.00         |
| Ultraplan Cozumel Menor  | \$41.00       | \$38.00         |

**4.2.6.1.26. Un archivo electrónico<sup>378</sup>** en formato *Excel* denominado “*Movimiento de pasajeros*” en el que MAGNA reporta movimiento de pasajeros desde enero de dos mil quince a julio de dos mil veinte, \*\*



**4.2.6.1.27. Un archivo electrónico<sup>379</sup>** en formato *Excel* denominado “*Ingresos STMP*” en el que MAGNA reporta movimiento de pasajeros desde enero de dos mil quince a junio de dos mil veinte.

| Ingresos de MAGNA por prestar el STMP |      |      |      |      |      |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|
| 2015                                  | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| **                                    |      |      |      |      |      |

**4.2.6.1.28. Un archivo electrónico<sup>380</sup>** en formato *Excel* denominado “*tarifas pagadas*” \*\*



| Tarifas cobradas por los servicios portuarios |      |      |      |      |      |
|---|------|------|------|------|------|
| 2015  | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| **  |      |      |      |      |      |

<sup>377</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “37”.

<sup>378</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “38”.

<sup>379</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “39”.

<sup>380</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “42”.



4.2.7. **Documental privada** consistente en el escrito presentado por WINJET Y TRANSCARIBE en la OFICIALÍA el cuatro de septiembre de dos mil veinte,<sup>381</sup> en dicho medio de convicción se advierte que las actividades y/o servicios que realizan o han realizado WINJET y TRANSCARIBE, a saber:<sup>382</sup>

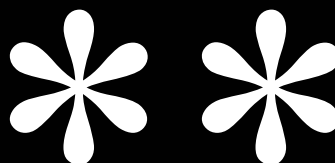
WINJET

- STMP entre el Muelle Fiscal y el Muelle de NAVEGA, como servicio público de transporte.
- STMP entre el Muelle SSA, Muelle Carnival o Muelle Punta Langosta y el Muelle de Navega, como transportación privada de tours.

TRANSCARIBE:

- Servicio de transporte de carga entre el Muelle de Calica y el Muelle de Transbordadores de Cozumel como servicio público de transporte.
- Servicio de transporte de carga rodada entre el Muelle de Calica y el Muelle de Transbordadores de Cozumel como servicio público de transporte.

Dentro de las actividades o servicios más relevantes que demandan o han demandado TRANSCARIBE y WINJET, se encuentran, entre otros:<sup>383</sup>



Los puertos mexicanos en que TRANSCARIBE y WINJET ofertan sus servicios para el STMP son Cozumel y Playa del Carmen. Y para el STMC, Cozumel y Punta Venado (Playa del Carmen).<sup>384</sup>

WINJET y TRANSCARIBE señalaron que forman parte del mismo GIE y que las embarcaciones vigentes para la prestación de los servicios de WINJET son "MEXICO", "MEXICO III", "MEXICO IV" y "MEXICO I", y en el caso de TRANSCARIBE: "TRANSCARIBE I".<sup>385</sup>

<sup>381</sup> Folios 5408 al 5462.

<sup>382</sup> Folio 5416 y 5417.

<sup>383</sup> Folios 5415 y 5416.

<sup>384</sup> Folio 5415 y 5432.

<sup>385</sup> Folio 5418.



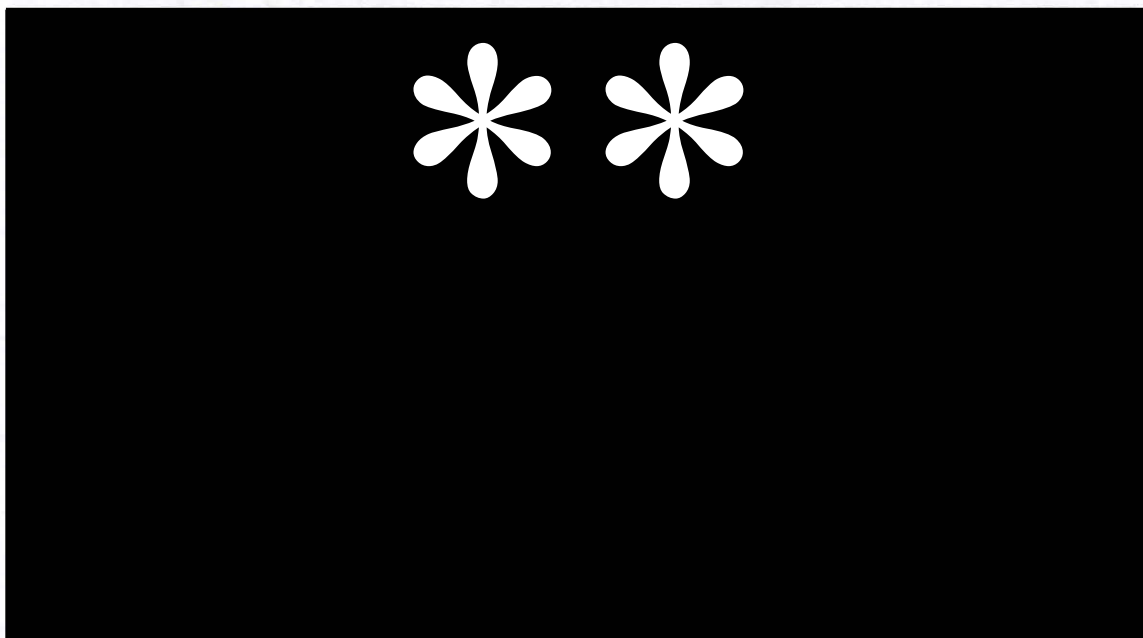


Señalaron, además, que en el caso de WINJET no se tienen registros de interrupción y/o suspensión del servicio previo a marzo de 2020; sin embargo, manifestó que *“del 31 de marzo a julio de 2020, se ha suspendido el STMP, por causa de la pandemia por COVID-19 y por cuestiones sanitarias ordenadas por Autoridades”*. TRANSCARIBE señala que tiene conocimiento de algunos días de interrupción y/o suspensiones eventuales por cuestiones meteorológicas, que por ser breves<sup>386</sup> no se lleva una bitácora.<sup>387</sup>

WINJET señaló que presta el STMP en la modalidad RUTA [transporte marítimo de pasajeros en modalidad de cabotaje] y tónder [transporte marítimo de pasajeros en modalidad de Cabotaje entre Cozumel y Playa del Carmen mediante el cobro de una renta de embarcación por evento para llevar Tours de cruceros a Playa del Carmen].<sup>388</sup> TRANSCARIBE presta el servicio de Transporte Marítimo de Carga y Pasajeros en la modalidad de Cabotaje, el pasajero puede embarcar como conductor de una unidad vehicular o como adicional. WINJET manejan una sola categoría de pasajeros, por su parte TRANSCARIBE divide las categorías por el tipo de carro, considerando sus dimensiones.

Asimismo, WINJET identificó como competidores a ULTRAMAR, Ruta Náutica del Caribe, S.A. de C.V., como Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe S.A. de C.V., por que prestan o han prestado un servicio similar y alternativo en las rutas que proporciona. WINJET no identificó competidores por fuera del SERVICIO COZUMEL.<sup>389</sup>

WINJET realiza una estimación de las participaciones de sus competidores.



Eliminado: 1 tabla.

<sup>386</sup> Señala que son normalmente por hora.

<sup>387</sup> Folio 5420.

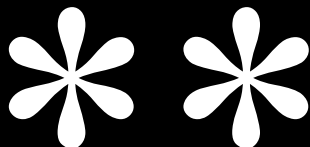
<sup>388</sup> Folio 5421.

<sup>389</sup> Folios 5423, 5424, 5425 y 5426.

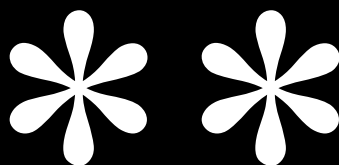




Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020



Por su parte, TRANSCARIBE identifica como competidores a “*ULTRACARGA/ ULTRAMAR como Naviera de Carga Mas por Menos*” porque prestan un servicio similar y alternativo.



Eliminado: 2 tablas.



Respecto de los tipos de terminales a través de los cuales ha prestado el servicio, WINJET señaló que existen las terminales de muelles de pasajeros y las terminales “de transbordadores o muelle Ro-Ro”.<sup>390</sup> Se le conoce como RO-PAX, cuando, además, transporta pasajeros, aunque coloquialmente a los buques de pasaje de transbordo rodado se les conoce como ferris. Aunado a lo anterior, TRANSCARIBE<sup>391</sup> manifestó que las embarcaciones son dimensional y operativamente diferentes, los barcos de pasajeros son muy chicos para el muelle RORO y los barcos RORO son muy grandes para los muelles de pasajeros y en algunos casos no se permite el acceso de pasajeros sin vehículos, en el caso de Calica así es, por lo que no es técnicamente posible usar de manera indistinta una terminal RORO de una terminal de pasajeros, que fuera comercialmente operativa. Por otro lado, también menciona que las terminales de carga rodada normalmente se encuentran fuera de la mancha urbana para permitir el tránsito, por lo que para ser usado como sustituto del STMP en ferri los usuarios deben trasladarse, situación que no ocurre con las terminales de ferri que normalmente se encuentran cerca de la zona urbana y rutas de transporte.

WINJET señaló que cuenta con cinco embarcaciones propias: \*\*

[REDACTED]

TRANSCARIBE señaló que cuenta con tres embarcaciones: \*\*

[REDACTED]

En dicho medio<sup>392</sup> WINJET señaló que “la única infraestructura requerida [para la prestación del STMP] es la establecida bajo el concepto de OPERACIÓN PORTUARIA, que implica el uso de la infraestructura portuaria (muelles) y los servicios portuarios anexos”. WINJET<sup>393</sup> manifestó que no considera viable para los usuarios finales intercambiar el STMP ni el STMC por algún otro medio de transporte, debido al volumen transportado y los costos de operación, aunado a las características de la isla, por lo que es inviable ofrecerlo vía aérea, e imposible ofrecer un servicio sustituto por vía carretera. Asimismo, estima que no es viable para los usuarios finales intercambiar el STMP por el STMC.

Se advierte que TRANSCARIBE<sup>394</sup> señaló que considera inviable usar la flota del STMC para prestar únicamente el STMP, dado que las embarcaciones de carga no compiten en facilidades, velocidad y frecuencia, por ende, no podrían competir en todos los espectros de la clientela.

Ambos oferentes señalaron que, por el lado de la oferta resulta inviable para los oferentes intercambiar el STMC por el STMP, ya que no sería rentable.

<sup>390</sup> Ro-Ro es un acrónimo del término inglés roll on-roll off, refiriéndose a todo tipo de buque, o barco, que transporta cargamento rodado, tanto automóviles como camiones, a menudo tienen rampas construidas en el barco o fijas en tierra que permiten descargar el cargamento (roll off) y cargarlo (roll on) desde el puerto.

<sup>391</sup> Folio 5429.

<sup>392</sup> Folio 5432 y 5433.

<sup>393</sup> Folio 5434.

<sup>394</sup> Folio 5435.



TRANSCARIBE y WINJET manifestaron que no contaban con una metodología para la determinación de las tarifas por el STMP, ya que, en la práctica, suben o bajan la tarifa, considerando el comportamiento del competidor.<sup>395</sup>

Asimismo, WINJET manifestó que: *“la asignación de las bandas de atraque en Cozumel es improcedente dado que existen suficientes posiciones de atraque por lo que no es necesaria la asignación de estas más que al momento de la operación, en donde se asigna la banda donde se debe operar, normalmente es la misma”*.<sup>396</sup>

**4.2.7.1. Elemento aportado por la ciencia**<sup>397</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento electrónico USB, presentado como anexo del escrito señalado en el numeral 4.2.7 en el que constan:

**4.2.7.1.1. Archivo electrónico**<sup>398</sup> denominado *“Respuesta a numeral 6 Acta 137 Constitutiva WINJET.pdf”*. La cual contiene la escritura pública número ciento treinta y siete de uno de octubre de dos mil cuatro, pasada ante la fe del notario público número ochenta y cinco en la ciudad de Mérida, Yucatán, por medio de la cual se advierte que WINJET es una sociedad mercantil de capital variable constituida el primero de octubre de dos mil cuatro.

**4.2.7.1.2. Archivo electrónico**<sup>399</sup> denominado *“Respuesta a numeral 6 Acta 152 WINJET.pdf”*. La cual contiene una escritura pública número ciento cincuenta y dos de treinta de mayo de dos mil diecisiete, pasada ante la fe del licenciado notario público número veintiocho en la ciudad de Mérida, Yucatán, por medio de la cual se observa la protocolización de una acta de asamblea General Extraordinaria de Accionistas de WINJET, con el objeto, entre otros, *“[...] [e]l transporte marítimo de turistas y de carga de los barcos a los muelles, el transporte de los mismos por la vía marítima o terrestre en la Península de Yucatán, sus costas del Golfo de México y del Caribe”*.

Asimismo, se advierte que la dirección y administración de WINJET está a cargo de un Consejo de Administración.<sup>400</sup>

**4.2.7.1.3. Archivo electrónico**<sup>401</sup> denominado *“Respuesta a numeral 6 Acta 54*

<sup>395</sup> Folio 5439.

<sup>396</sup> Folio 5452 y 5453.

<sup>397</sup> Folio 5463.

<sup>398</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada *“WINJET”*, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada *“Carpeta 4”*.

<sup>399</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada *“WINJET”*, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada *“Carpeta 4”*.

<sup>400</sup>

| Consejo de Administración de WINJET |   |
|-------------------------------------|---|
| Presidente                          | ✱ |
| Secretario                          |   |
| Tesorero                            |   |
| Vocales                             |   |

<sup>401</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada *“WINJET”*, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada *“Carpeta 4”*.





*Constitutiva TRANSCARIBE.PDF*", el cual contiene la escritura pública número cincuenta y cuatro de doce de marzo de dos mil tres, pasada ante la fe del notario público número ochenta y cinco de Mérida, Yucatán por la cual se advierte que TRANSCARIBE se constituyó como una sociedad anónima de capital variable el doce de marzo de dos mil tres.

**4.2.7.1.4. Archivo electrónico<sup>402</sup>** denominado "*Respuesta a numeral 6\_Acta 166 TRANSCARIBE.pdf*", del cual es posible advertir el objeto de TRANSCARIBE el cual consiste en "[...] *El transporte marítimo comercial de navegación interna, de cabotaje y carga, a personas, vehículos particulares, autotransporte de carga y autobuses por la vía marítima en las costas del Golfo de México, del caribe mexicano o cualquier destino marítimo de la República Mexicana*".

Asimismo, se advierte que las decisiones se toman por mayoría de votos de los miembros del Consejo de Administración.<sup>403</sup>

**4.2.7.1.5. Archivo electrónico<sup>404</sup>** denominado "*Respuesta numeral 7\_Estructura de capital social 2015- 2020.xlsx*" con información relativa a la estructura accionaria de WINJET de dos mil quince a dos mil veinte.

**4.2.7.1.6. Archivo electrónico<sup>405</sup>** denominado "*Respuesta numeral 7\_ Información referente al capital social.xlsx*" en dicho archivo se encuentra información relativa capital social de WINJET de dos mil quince a dos mil veinte.

**4.2.7.1.7. Archivo electrónico<sup>406</sup>** denominado "*Organigrama GIE.pdf*".

De los elementos de convicción descritos en los numerales 4.2.7.1.5, 4.2.7.1.6 y 4.2.7.1.7 es dable concluir que WINJET y TRANSCARIBE forman parte del mismo grupo económico.

Eliminado: 1 tabla.

<sup>402</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada "WINJET", a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada "Carpeta 4".

<sup>403</sup>



<sup>404</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada "WINJET", a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada "Carpeta 5".

<sup>405</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada "WINJET", a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada "Carpeta 5".

<sup>406</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada "WINJET", a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada "Carpeta 7".



**4.2.7.1.8. Cinco archivos electrónicos<sup>407</sup>** en formato *pdf* denominados: “*Respuesta a numeral 21\_permiso MEXICO.pdf*”, “*Respuesta a numeral 21\_permiso MEXICO\_III.pdf*”, “*Respuesta a numeral 21\_permiso MEXICO\_IV.pdf*” y “*Respuesta a numeral 21\_permiso MEXICO\_V.pdf*”.

Dichos documentos permiten concluir que WINJET cuenta con permisos para prestar el STMP con las embarcaciones: “*Isla Mujeres*”, “*México*”, “*México IIf*”, “*México IV*” y “*México V*”.

**4.2.7.1.9. Archivo electrónico<sup>408</sup>** denominado “*Respuesta a numeral 21\_permiso TRANSCARIBE\_I.pdf*” se observa que a TRANSCARIBE le fue otorgado por la DGMM el PERMISO 006/2016 el cinco de febrero de dos mil dieciséis para el STMP.

**4.2.7.1.10. Archivo electrónico<sup>409</sup>** denominado “*Respuesta a numeral 29\_TRANSCARIBE.xlsx*” del contenido del archivo se observa una tabla en la que TRANSCARIBE señala las rutas en las que opera, a saber:

| Puerto de origen | Terminal origen        | Puerto destino   | Terminal destino       | Fecha inicio | Modalidad       |
|------------------|------------------------|------------------|------------------------|--------------|-----------------|
| Cozumel          | Muelle Transbordadores | Playa del Carmen | Calica                 | 2003         | Carga/pasajeros |
| Playa del Carmen | Calica                 | Cozumel          | Muelle Transbordadores | 2003         | Carga/pasajeros |

Asimismo, presenta un documento Excel con los horarios diarios que ha ofertado desde enero de dos mil dieciocho a agosto de dos mil veinte. Del contenido de dicho documento se advierte que Transcaribe ha ofrecido de cuatro a nueve salidas diarias sin que la temporada vacacional haya influido en su aumento de horarios. Han aumentado horarios como resultado de un crecimiento orgánico de la empresa por el paso del tiempo y finalmente, no se observa que la situación del COVID-19 haya impactado de manera que tuviera que reducir sus salidas, lo que permite inferir que se trata de un servicio cuyos usuarios son cautivos.

<sup>407</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 13”.

<sup>408</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 13”.

<sup>409</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 14”.





**4.2.7.1.11. Archivo electrónico<sup>410</sup>** denominado “*Respuesta a numeral 29\_WINJET.xlsx*” del contenido del archivo se observa una tabla en la que WINJET señala que opera en las RUTA COZUMEL desde dos mil trece, y tiene como terminal de llegada y salida las terminales Navega y Muelle Fiscal; y la ruta Cozumel-Playa del Carmen en ténider, misma que inició en dos mil trece y utiliza como terminal de origen y/o destino la terminal de Navega, Muelle Carnival, Muelle SSA y Muelle Punta Langosta. Asimismo, presenta un documento Excel con los horarios diarios que ha ofertado en la RUTA COZUMEL desde enero de dos mil quince al veintidós de junio de dos mil veinte.

Del contenido de dicho documento se advierte que normalmente WINJET ofrecía siete horarios de salida, salvo en temporada alta [semana santa, verano, diciembre] que aumenta de uno a dos horarios extra. A partir de julio de dos mil quince aumentó a nueve salidas en promedio, con dos o tres horarios extra en temporada alta. En todo el periodo se observa que llegó a ofertar hasta diecinueve salidas. A partir de marzo de dos mil veinte hay una caída en los horarios de salida, primero disminuyó a seis hasta quedar con solo dos horarios y después retomar cinco horarios de salida.

Las salidas son cada dos horas a partir de las seis o siete de la mañana a las veintiuna horas, porque alterna los días y normalmente de las catorce horas a las quince cuarenta y cinco horas no ofrece salidas salvo en temporada alta.

**4.2.7.1.12. Archivo electrónico<sup>411</sup>** de nombre “*Respuesta a numeral 33\_WINJET.xlsx*” que consiste en un documento de *Excel* en el que existe información respecto a la inversión que realizó WINJET con las embarcaciones que adquirió en dos mil trece.

\*\*

Eliminado: 3 párrafos y 5 renglones.

<sup>410</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 14”.

<sup>411</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 16”.

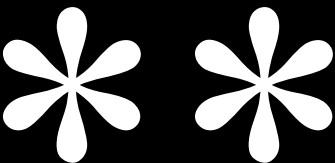


• \*\*

[Redacted text block]

De lo anterior se concluye que WINJET cuenta con cuatro embarcaciones propias para prestar el STMP.

**4.2.7.1.13. Archivo electrónico<sup>412</sup>** denominado “*COSTOS*”, en la que obran cinco archivos de formato *pdf*. en cuyo contenido se observan cinco facturas relacionadas con el uso de servicios para prestar el STMP en la RUTA COZUMEL con los siguientes datos en general:

| Emisor   | Fecha  | Cantidad | Descripción | Importe en M.N. |
|--|--|----------|-------------|-----------------|
| APIQROO  |  |          |             |                 |
| APIQROO  |  |          |             |                 |
| Navegación Veracruzana, S.A. de C.V. (CONTPAQ) |  |          |             |                 |
| Navegación Veracruzana, S.A. de C.V. (CONTPAQ) |  |          |             |                 |

Eliminado: 1 tabla y 3 párrafos.

<sup>412</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 17”.



API QROO

\*\*

\*\*

**4.2.7.1.14. Archivo electrónico<sup>413</sup>** denominado “*Respuesta a numeral 41\_GASTOS MENSUALES WINJET.xlsx*” dentro del mismo se observan diversos gastos divididos por pasajero, por rutas, por barco, por operaciones, código IGS, mantenimiento, abastecimientos, administración y contabilidad, dirección, informática, recursos humanos, servicios legales y comercial y ventas.

Dentro de los gastos por operaciones se advierte el desglose de los gastos generados por suministro de personal y publicidad y propaganda resultan ser los rubros en los que gasta más, los cuales ascienden a los siguientes montos:

| Año                 | PUBLICIDAD | Suministro personal | de |
|---------------------|------------|---------------------|----|
| 2015                | **         | **                  |    |
| 2016                |            |                     |    |
| 2017                |            |                     |    |
| 2018                |            |                     |    |
| 2019                |            |                     |    |
| 2020 <sup>414</sup> |            |                     |    |

**4.2.7.1.15. Archivo electrónico<sup>415</sup>** denominado “*Respuesta numeral 18\_Terminal marinas y-o muelles.xlsx*”. En dicho archivo se encuentra una tabla que señala la existencia de dos terminales diseñadas para dar servicio a pasajeros operadas por APIQROO que son: Muelle Navega en los puertos Solidaridad, Playa del Carmen y Muelle Fiscal en Cozumel.

En dicho archivo de *Excel* WINJET presenta las tarifas que ofertó durante diversos años, no obstante, el nombre de las categorías es muy diverso y no permite tener certeza de qué categoría se trata ni de los movimientos tarifarios.

<sup>413</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 17”.

<sup>414</sup> En el caso de dos mil veinte no reporta información de los meses de agosto y noviembre.

<sup>415</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 18”.



**4.2.7.1.16. Archivo electrónico<sup>416</sup>** denominado “*Respuesta numeral 12\_Winjet.pdf*”. En dicho archivo se observa que WINJET tiene un registro de marca con fecha de concesión de catorce de junio de dos mil diecisiete y con una vigencia al primero de febrero de dos mil veintisiete ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, con denominación “*Winjet fast ferry*”, con Clase 39.<sup>417</sup>

**4.2.7.1.17. Archivo electrónico<sup>418</sup>** denominado “*Respuesta numeral 12\_Transcaribe.pdf*”. En dicho archivo se observa que TRANSCARIBE tiene un registro de marca con fecha de concesión de primero de agosto de dos mil tres y con una vigencia al dieciocho de mayo de dos mil veintiséis ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, con denominación “*Barcos Transcaribe*”, con Clase 39.<sup>419</sup>

**4.2.7.1.18. Archivos electrónicos<sup>420</sup>** denominado “*Winjet*”. En dicho archivo se observa que WINJET presenta ocho facturas con la finalidad de acreditar los servicios que demanda, a saber: (i) seguros de daños de responsabilidad civil de viajero marítimo, de daños de buques, de responsabilidad civil, de gastos médicos de pasajeros; (ii) atraque de ruta, amarre y desamarre; (iii) renta de locales comerciales en la terminal marítima de San Miguel.

Por su parte, en el archivo denominado “*Transcaribe*” se observan doce facturas con las que acredita que utiliza los servicios de: (i) seguros de daños de responsabilidad civil de viajero marítimo, de daños de buques, de responsabilidad civil, de gastos médicos de pasajeros; (ii) servicios de pilotaje, atraque, amarre y desamarre; (iii) renta de locales comerciales en la terminal marítima de Transbordadores de Cozumel; (iv) renta de edificio; y (v) transportación marítima para embarque del piloto.

Así como un contrato de prestación de servicios portuarios entre CALIZAS y TRANSCARIBE con el objeto de que CALIZAS proporcione a TRANSCARIBE los servicios portuarios de atraque y amarre de cabos en la terminal de Punta Venado

Eliminado: 3 renglones y 3 palabras.

De lo anterior se advierte que el servicio de transbordador requiere de más servicios, como es el traslado de piloto a la embarcación y la renta del edificio.

<sup>416</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 8”.

<sup>417</sup> La cual, corresponde a transporte marítimo de pasajeros; organización de viajes.

<sup>418</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 8”.

<sup>419</sup> La cual, corresponde a transporte marítimo de pasajeros; organización de viajes.

<sup>420</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 9”.



**4.2.7.1.19. Archivo electrónico<sup>421</sup>** denominado “*Respuesta a numeral 20\_ Ingresos Winjet.xls*”. En dicho archivo se observan los ingresos de dos mil quince a junio de dos mil veinte de WINJET, a saber:

| Ingresos WINJET |                   |                     |
|-----------------|-------------------|---------------------|
|                 | Ingresos por ruta | Ingresos por rentas |
| 2015            | * *               |                     |
| 2016            |                   |                     |
| 2017            |                   |                     |
| 2018            |                   |                     |
| 2019            |                   |                     |
| 2020            |                   |                     |

De lo anterior se advierte que los principales ingresos de WINJET provienen de la prestación del STMP en ferri.

**4.2.7.1.20. Archivo electrónico<sup>422</sup>** denominado “*Respuesta a numeral 20\_ Ingresos Transcaribe.xls*”. En dicho archivo se observan los ingresos de dos mil quince a junio de dos mil veinte de WINJET, a saber:

| Ingresos TRANSCARIBE |                        |                        |
|----------------------|------------------------|------------------------|
|                      | Ingresos por vehículos | Ingresos por pasajeros |
| 2015                 | * *                    |                        |
| 2016                 |                        |                        |
| 2017                 |                        |                        |
| 2018                 |                        |                        |
| 2019                 |                        |                        |
| 2020                 |                        |                        |

De lo anterior se advierte que los principales ingresos de TRANSCARIBE provienen de traslado de vehículos en sus transbordadores, lo anterior porque más del noventa por ciento de sus ingresos derivan de esta categoría.

Asimismo, del análisis de los elementos señalados en los numerales **4.2.7.1.19.** y **4.2.7.1.20.** se observa que los ingresos de TRANSCARIBE son mayores que los de WINJET, esto porque los servicios que presta tienen costos superiores y son estructuras de mercado distintas.

<sup>421</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 12”.

<sup>422</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 12”.



**4.2.7.1.21. Archivo electrónico<sup>423</sup>** denominado “Winjet”. En dicho archivo se observan siete imágenes que corresponden a los boletos que ofreció WINJET en la RUTA COZUMEL en agosto de dos mil veinte, con las siguientes categorías:

| Categoría                | Precio   |
|--------------------------|----------|
| Adulto foráneo           | \$220.00 |
| Menor foráneo            | \$140.00 |
| Inapam                   | \$80.01  |
| Plan local adulto        | \$85.00  |
| Plan local menor         | \$50.00  |
| Plan Quintana Roo Menor  | \$100.00 |
| Plan Quintana Roo Adulto | \$160    |

**4.2.7.1.22. Archivo electrónico<sup>424</sup>** denominado “Transcaribe”. En dicho archivo se observan siete imágenes que corresponden a los boletos que ofreció TRANSCARIBE en julio de dos mil veinte, con las siguientes categorías:

| Categoría                                      | Precio       |
|--|--------------|
| Nivel 1/ Vehículo familiar/ 0 pasajeros        | \$799.99     |
| Nivel 3/ Pick-Up Van/ 0 pasajeros              | \$1,663.74   |
| Nivel 4/ Vehículo carga/ 0 pasajeros           | \$2,515.77   |
| Nivel 6/ autobús pequeño/ 0 pasajeros          | \$3,454.66   |
| Nivel 7/ Torton autobuses/ 0 pasajeros         | \$4,023.81   |
| Nivel 8/Trailer corto/ 0 pasajeros             | \$5,223.33   |
| Nivel 9/ Trailer caja 40 pies/ 0 pasajeros     | \$7,739.18   |
| Nivel 10/ Trailer caja 45 pies/ 0 pasajeros    | \$8,757.32   |
| Nivel 11/ Trailer caja 48 pies/ 0 pasajeros    | \$11,500.87  |
| Nivel 13/ full doble semiremolque/ 0 pasajeros | \$13, 708.29 |
| Nivel 14/ Motocicletas/ 0 pasajeros            | \$200.00     |
| Nivel 15/ solo pasajeros                       | \$60.00      |
| Nivel 16/ full doble semiremolque/ 0 pasajeros | \$17, 665.26 |
| Nivel 19/ full extra largo/ 0 pasajeros        | \$15,914.11  |

Asimismo, del análisis de los elementos señalados en los numerales 4.2.7.1.21. y 4.2.7.1.22. se observa que las categorías que ofrece WINJET y TRANSCARIBE son completamente diferentes, pero en el caso de transporte de personas, aunque es sencillo y se trata de pasajeros extra a una tarifa ya pagada por algún tipo de vehículo, el precio en TRANSCARIBE es más económico que el costo de la categoría más económica en ferri ofrecido por WINJET en la RUTA COZUMEL.

<sup>423</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 15”.

<sup>424</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 15”.





**4.2.7.1.23. Archivo electrónico<sup>425</sup>** denominado “*Respuesta a numeral 45\_WINJET\_Compromiso presidencial 168.pdf*”. En dicho archivo se observa que el once de octubre de dos mil trece la SCT, el Gobierno del Estado de Quintana Roo, la APIQROO y WINJET celebraron un convenio, con la finalidad de que se ofrezca una tarifa reducida en la RUTA COZUMEL en el STMP en ferri para quedar como sigue:

| Categoría    | Tarifa en dos mil trece | Tarifa reducida |
|--------------|-------------------------|-----------------|
| Adulto local | \$87.00                 | \$79.00         |
| Menor local  | \$42.00                 | \$37.00         |

De lo anterior adminiculado con lo señalado en el numeral **4.2.6.1.25.**, se observa que WINJET y MAGNA participaron en el convenio celebrado con el Gobierno del Estado de Quintana Roo y la APIQROO con la finalidad de reducir sus tarifas ofrecidas a adultos y menores locales y WINJET continuó ofreciendo una tarifa inferior a la que ofrecía MAGNA en la categoría de adulto local con una diferencia de un peso.

**4.2.7.1.24. archivo electrónico<sup>426</sup>** en formato *Excel* denominado “*Respuesta a numeral 46\_WINJET\_Pasajeros - Tarifa promedio*” en el que WINJET reporta ingresos y boletos vendidos desde enero de dos mil quince a junio de dos mil veinte.

| Ingresos de WINJET por prestar el STMP |      |      |      |      |      |      |
|--|------|------|------|------|------|------|
|  | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| ***                                    |      |      |      |      |      |      |

**4.2.8. Documental privada** consistente en el escrito presentado por APIQROO en la OPE el nueve de septiembre de dos mil veinte.<sup>427</sup>

De dicho desahogo se advierte que APIQROO es una empresa de participación estatal mayoritaria, con un título de concesión otorgado por la SCT en mil novecientos noventa y cuatro, que tiene por objeto la administración portuaria integral de los puertos de Quintana Roo, mediante [...] *el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación que se encuentran en los recintos portuarios de Cozumel, Chetumal, Juárez, Morelos e Isla Mujeres [...] el uso, aprovechamiento y explotación de las obras e instalaciones del Gobierno Federal ubicadas en [...] recintos portuarios*”.<sup>428</sup>

Aunado a esto, la APIQROO señaló que no presta el STMP, únicamente el servicio por uso de infraestructura portuaria, que consiste en atraque, embarque/desembarque de pasajeros y muellaje a las embarcaciones que lo soliciten, ya que se trata de muelles de uso público de la federación.

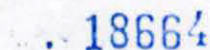
<sup>425</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 19”.

<sup>426</sup> El cual se ubica en la carpeta electrónica denominada “WINJET”, a su vez contenida en la carpeta electrónica denominada “Carpeta 20”.

<sup>427</sup> Folios 5484 al 5526.

<sup>428</sup> Folio 5487.





La APIQROO tiene a su cargo la operación portuaria que corresponde a la utilización de la infraestructura portuaria y la prestación de los servicios portuarios en los puertos de Cozumel, Puerto Juárez, Isla Mujeres, Playa del Carmen y Punta Sam y no interviene en los asuntos relativos al STMP, sino que se encarga de la administración de los bienes de dominio público de la federación.

En Cozumel presta los servicios de uso de infraestructura portuaria para embarcaciones “ferry para pasajeros” en la Terminal marítima “San Miguel” y “ferry para pasajeros y carga rodada” en la Terminal Marítima de Transbordadores “Félix González Canto”; en Puerto Juárez presta los servicios de uso de infraestructura portuaria Benito Juárez para embarcaciones “ferry para pasajeros”; en Playa del Carmen presta los servicios de uso de infraestructura portuaria Solidaridad, para embarcaciones “ferry para pasajeros”; y en Isla Mujeres para embarcaciones “ferry para pasajeros” en la “Terminal de Pasajeros” y para “ferry para pasajeros y carga rodada” en la “Terminal Marítima de Transbordadores”

Del mismo documento también es posible advertir los contratos de cesión parcial de derechos y/o prestación de servicios que ha celebrado, a continuación, se enlistan los más relevantes.

| Agente Económico               | Fecha de celebración | Temporalidad | Objeto |
|--------------------------------|----------------------|--------------|--------|
| Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. |                      |              |        |
| MAGNA                          |                      |              |        |
| WINJET                         |                      |              |        |
| Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. |                      |              |        |
| Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. |                      |              |        |
| MAGNA                          |                      |              |        |
| NAVEGANTO                      |                      |              |        |

**Eliminado:** 1 tabla, 4 párrafos y 3 renglones.

realizar las inspecciones valoradas en los numerales 4.3.8 y





|           |
|-----------|
| MARINSA   |
| MARINSA   |
| NAVEGANTO |



Finalmente, al cuestionar a la APIQROO sobre los usos que se le puede dar a la infraestructura portuaria, esta manifestó: “[l]a infraestructura portuaria que administra mi representada es de uso público, por tanto, quien solicite el uso de la infraestructura se le puede otorga [sic]”. Por esto que señala la autoridad portuaria, se entiende que no existen limitantes para que se otorgue el uso de la infraestructura portuaria a más agentes económicos.

**4.2.9. Documental pública** consistente en el oficio 7.3.-1177.20 presentado en la OFICIALÍA el once de septiembre de dos mil veinte<sup>439</sup> y signado por el Director General de Marina Mercante de la DGP de la SCT, de la cual se advierte información de las terminales marítimas que conforman Puerto Juárez. Dentro de Puerto Juárez, se localiza la terminal costera de ruta fija de *Ultramar*, denominada “Gran Puerto.” En tanto que la entidad denominada “Zona Hotelera” se refiere a una serie de diversos muelles que prestan el servicio a las embarcaciones de paseos turísticos sin ser consideradas **Terminales Marítimas de Pasajeros**.<sup>440</sup>

También, se señaló que en Puerto Juárez existen: la Terminal Marítima de Pasajeros, operada por la APIQROO; la Terminal Marítima Gran Puerto de ruta fija exclusiva de MAGNA; y la Terminal Marítima de Transbordadores de carga rodada, ubicada en Punta Sam.

Las Terminales Punta Sam y Punta Venado “obedecen a terminales de transbordadores de carga rodada, en la que también se presta el servicio a los choferes de los vehículos y a las personas que viajan dentro de él.” Sin embargo, señala que estas personas no se consideran propiamente pasajeros del navío, sino de los vehículos terrestres transportados, por lo que no se consideran parte del STMP.<sup>441</sup>

Como lo establece la autoridad, al tener terminales especiales sin posibilidad a intercambiarse, no es dable considerar como sustitutos el STMP y el STCP.

Eliminado: 1 tabla, 1 párrafo y 2 renglones.



<sup>439</sup> Folios 5527 al 5531.

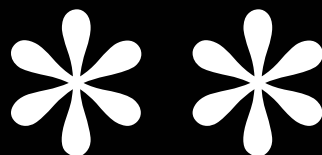
<sup>440</sup> Folio 5529.

<sup>441</sup> Folio 5530.



**4.2.10. Documental privada<sup>442</sup>** consistente en el escrito presentado por NAVEGANTO en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil veinte,<sup>443</sup> mediante el señala que no forma parte de ningún grupo de interés económico, su principal actividad es el STMP y su inicio de operaciones fue a partir del trece de febrero de dos mil dieciocho. Señala que solo suspendió operaciones el diez de octubre de dos mil dieciocho y el diecisiete de noviembre de dos mil diecinueve por mantenimiento de las embarcaciones "*Doña Conchita*" y "*Lady D T*", respectivamente.

Informa la temporalidad de las tres embarcaciones que arrendó para prestar el STMP en ferri, información que coincide con lo señalado en el numeral **4.2.1.1.8.** al cual se remite en aras de evitar innecesarias repeticiones.



Manifestó que el comité de operaciones se reúne mensualmente para tratar temas relacionados con las actividades, la operación y problemas que impidan la operación normal, mismos que se someten a consideración de la mayoría de los miembros y se deciden por votación. Las autoridades que intervienen son la Capitanía de Puertos y la APIQROO; asimismo, manifestó bajo protesta de decir verdad que en las reuniones que ha acudido no se han tratado temas relacionados con tarifas. Las navieras que participan en dichas reuniones son CARGA, NAVEGANTO y MAGNA quienes presentan los horarios en presencia de las autoridades que asisten y la administración portuaria asigna las bandas de acuerdo con los movimientos que realizaran las embarcaciones.

[espacio en blanco]

<sup>442</sup> Folio 5580.

<sup>443</sup> En respuesta al acuerdo de reiteración de información de ocho de septiembre de dos mil veinte. Folios 5559 al 5585.





**4.2.10.1.** El **archivo electrónico** en formato pdf denominado “XVIII” el cual contiene borradores de nueve minutas<sup>444</sup> celebradas por el comité de operaciones de Puerto Juárez y de Isla Mujeres en las que se observa que se tratan temas relacionados con la aprobación del acta anterior, sobre el programa de mantenimiento y obras, gastos, inversiones, desarrollo de las terminales, informe estadístico, denuncias sobre anomalías que suceden en los puertos, medidas de seguridad a observar por motivo de la pandemia y medidas de seguridad.

A estas reuniones asiste un representante de la APIQROO, el presidente del comité de operaciones, los capitanes de los puertos y los representantes de las navieras en que prestan el STMP en ferri en los puertos.

**4.2.10.2.** El **archivo electrónico**<sup>445</sup> en formato pdf denominado “*Terminación anticipada Taquilla L-19.pdf*”, del cual se advierte que NAVEGANTO celebró un convenio el \*\*  
de terminación anticipada con la APIQROO respecto del \*\*

**4.2.10.3.** El **archivo electrónico**<sup>446</sup> en formato pdf denominado “*Terminación anticipada T3 P.J.pdf*” del cual se advierte que NAVEGANTO celebró un convenio el \*\*  
de terminación anticipada con la APIQROO respecto del \*\*

**4.2.10.4.** El **archivo electrónico**<sup>447</sup> en formato pdf denominado “*Terminación anticipada T1 y T2 P.J.pdf*”, del cual se advierte que NAVEGANTO celebró un convenio el \*\*  
de terminación anticipada con la APIQROO respecto de los \*\*

<sup>444</sup> De fechas: veinticinco de septiembre de dos mil diecisiete; veinte de octubre de dos mil diecisiete; dieciséis de noviembre de dos mil diecisiete; siete de diciembre de dos mil diecisiete; veinticinco de enero de dos mil dieciocho; trece de julio de dos mil dieciocho; veinte de agosto de dos mil dieciocho; veintiséis de septiembre de dos mil dieciocho; veinticinco de octubre de dos mil dieciocho; quince de noviembre de dos mil dieciocho; trece de diciembre de dos mil dieciocho; dieciocho de enero de dos mil diecinueve; veintiuno de febrero de dos mil diecinueve; veintiséis de marzo de dos mil diecinueve; veintiséis de abril de dos mil diecinueve; dieciocho de mayo de dos mil veintiuno; veinticinco de junio de dos mil diecinueve; veintidós de julio de dos mil diecinueve; diecisiete de septiembre de dos mil diecinueve; catorce de octubre de dos mil diecinueve; veintiséis de noviembre de dos mil diecinueve; nueve de diciembre de dos mil diecinueve; diecinueve de junio de dos mil veinte; y veintiocho de julio de dos mil veinte.

<sup>445</sup> Mismos que se encuentran en la carpeta electrónica “*terminación anticipada*”.

<sup>446</sup> Mismos que se encuentran en la carpeta electrónica “*terminación anticipada*”.

<sup>447</sup> Mismos que se encuentran en la carpeta electrónica “*terminación anticipada*”.



\*\*

La información señalada en el numerales 4.2.10.2, 4.2.10.3 y 4.2.10.4 se relaciona con los elementos analizados en los numerales 4.2.1.1.9 y 4.2.1.1.4. con lo que se puede concluir que los únicos contratos que NAVEGANTO tenía celebrados con la APIQROO para venta de boletos fueron terminados anticipadamente de común acuerdo.

**4.2.11. Documental pública** consistente en el oficio 7.2.201.523/2020 presentado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil veinte<sup>448</sup> y signado por el Director de Registro y Programas en ausencia del Director General de la DGMM de la SCT [ahora SEMAR], en el cual se advierte, entre otras cuestiones, la normatividad y procedimientos relacionados con el STMP, así como los permisos para prestar el STMP que la DGMM ha otorgado desde enero de dos mil quince a dos mil veinte, a saber:<sup>449</sup>

| Permisionaria   | Año en que se otorgó el Permiso                 | Número de Permisos |
|---|---|--------------------|
| TRANSCARIBE   | 2009, 2011, 2015, 2016, 2017                    | 5                  |
| WINJET  | 2012, 2018                                      | 9                  |
| MAGNA   | 2012, 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 y 2020 | 42                 |
| Impulsora marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A. de C.V. | 2015, 2016                                      | 3                  |
| MARINSA   | 2017, 2018                                      | 4                  |
| Naveganto   | 2017  | 3                  |
| CARGA   | 2018, 2019                                      | 4                  |
| JETWAY  | 2020  | 2                  |
| Marítima Isla Mujeres, S.A. de C.V.                           | 1992  | 1                  |
| Naviera Contoy, S.A. de C.V.                                  | 1992  | 1                  |

Aunado a lo anterior, se advierte:

- JETWAY se le otorgaron los PERMISOS PCT 010/2020 y PCT-011/2020 para las embarcaciones "JETWAY I" y "JETWAY 2", respectivamente, en dos mil veinte.
- A MARINSA se le otorgaron los PERMISOS 026/2017, 029/2017, 018/2018 y 019/2018, para las embarcaciones "YELLOWFIN" "REDFIN" "JETWAY I" y "JETWAY 2", respectivamente, mismos que se otorgaron en dos mil diecisiete y dos mil dieciocho y fueron terminados en dos mil veinte a petición de parte como se establece en el numeral 4.2.11.1.1.
- A Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A. de C.V. se le otorgaron los PERMISOS 7.2.411.-172, 7.2.411.-173 y 22/2016 para prestar el STMP en las embarcaciones: "Caribe", "Caribe II" y "Caribe III", respectivamente, en dos mil quince y dos mil dieciséis, mismos que fueron suspendidos de conformidad con lo que establece el numeral 4.2.11.1.1.

<sup>448</sup> Folios 5587 a 5616.

<sup>449</sup> Folios 5593 y 5594.



Del mismo documento se advierte que la DGMM indica que no se prevé en forma expresa un tipo de modalidad en la que puede prestarse el STMP, ya que el permiso que otorga la SCT [actualmente dicho permiso es otorgado por la SEMAR] corresponde únicamente para la prestación del servicio de transporte de pasajeros. Para lo anterior, cita el artículo 42 de la LEY DE NAVEGACIÓN.

Asimismo, señala que el transporte de carga no requiere permiso, por lo que, en el transporte mixto, que comprende carga y pasaje.

El permiso de transporte marítimo de pasajeros es un servicio que se considera que debe ser prestado de forma regular y continua.<sup>450</sup>

La DGMM indica que únicamente otorga permiso para la prestación de servicios de transporte de pasajeros en navegación de cabotaje.<sup>451</sup>

Se advierte que la DGMM señala que de conformidad con el 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior o de cabotaje, se encuentra reservada para navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas.<sup>452</sup>

Aunado a lo anterior, la DGMM señala el procedimiento que debe seguirse para la obtención del permiso para la prestación del STMP, en el cual los agentes económicos interesados deben presentar a la DGMM la solicitud y documentos establecidos en el artículo 15 de la LFPA y el artículo 233 del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN, consistentes en:<sup>453</sup>

- a) Presentar la solicitud que cumpla con los requisitos de información que señala el artículo 15 de la LFPA;
- b) Documentos requeridos, con los cuales el promovente acredite su personalidad de conformidad con el artículo 15 de la LFPA;
- c) Presentar los documentos que señala el artículo 233 del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN.

Señala que si se cumplen todos los requisitos y presentan todos los documentos el permiso debe ser otorgado.

Por lo que hace a las normas que regulan la obtención de los permisos señala a la LEY DE NAVEGACIÓN, el REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN y la LFPA.

En dicho medio se menciona que la DGMM puede revocar o terminar un permiso si el permisionario se ubica dentro de los supuestos de incumplimiento de las obligaciones establecidas en las condiciones de los permisos, por lo que se debe analizar de manera particular. Se consideran causales de revocación, entre otras:<sup>454</sup>

<sup>450</sup> Folio 5591.

<sup>451</sup> Ídem.

<sup>452</sup> Folio 5595.

<sup>453</sup> Folio 5597 y 5598.

<sup>454</sup> Folio 5602.



- No cumplir con el objeto, obligaciones o condiciones del permiso, en los términos y plazos establecidos;
- Interrumpir los servicios, total o parcialmente, sin causa justificada;
- **No ejercer los derechos conferidos en el permiso por más de seis meses;**
- Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la operación de otros prestadores de servicios que tengan derecho a ello.

Asimismo, se consideran causales de terminación:

- Expiración de la vigencia establecida en el permiso;
- Cuando la vigencia está sujeta a una condición o termino y éste no se cumple;
- Desaparición del objeto o finalidad del permiso;
- Renuncia del titular del permiso;
- Revocación.

**4.2.11.1. Elemento aportado por la ciencia**<sup>455</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un disco compacto, presentado como anexo de la documental privada señalada en el numeral **4.2.11** en el cual consta de una carpeta denominada “COFECE 2020”, que contiene, entre otros:

**4.2.11.1.1** Un archivo electrónico<sup>456</sup> denominado “*PERMISOS TERMINADOS-SUSPENDIDOS.XLSX*” de la cual se desprende información sobre embarcaciones cuyos permisos fueron terminados o suspendidos.

En la misma se advierte que Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A. de C.V. tenían permiso para prestar su servicio en el puerto base de operación en Cozumel, Quintana Roo con la embarcación “*Caribe*”, y en Puerto Juárez, Quintana Roo, con las embarcaciones “*Caribe II*” y “*Caribe III*”, con los permisos 7.2.411.-172, 7.2.411.-173 y 22/2016, respectivamente, los cuales fueron suspendidos en el año dos mil dieciocho derivado de un accidente ocurrido el veintiuno de febrero de dos mil dieciocho, en el cual se registró una explosión durante el desembarque de pasajeros provenientes de la Isla de Cozumel.

Respecto de la empresa MARINSA, ésta contó con los permisos 26/2017 y 29/2017, los cuales fueron suspendidos en dos mil dieciocho en virtud del mantenimiento y reconfiguración de las embarcaciones;<sup>457</sup> los permisos 18/2018 y 19/2018, se dieron por terminados en dos mil veinte, a solicitud de parte.

También existen permisos terminados a petición de parte, como el permiso otorgado a TRANSCARIBE, de la EMBARCACIÓN *superflex trade* terminado el cinco de noviembre de dos mil veintiuno.

De lo anterior se advierte que, si bien la SCT ha otorgado más permisos, actualmente no todos se encuentran vigentes, ya sea por terminación del plazo, terminación a petición de parte o suspensión.

<sup>455</sup> Folio 5617.

<sup>456</sup> Ubicado en la subcarpeta denominada “*CARPETA ANEXOS TERMINADOS REVOCADOS*”.

<sup>457</sup> Dichos PERMISOS tienen fecha de vencimiento de en agosto de dos mil veintitrés.



**4.2.11.1.2.** Un **archivo electrónico** denominado “**ANEXOS PERMISOS**”, en la cual constan diversos archivos electrónicos en formato *pdf.*, de los cuales se advierte que la DGMM emitió permisos distintos para cada modalidad, a saber:

- “*Permiso para la prestación de Servicios de Transporte de Pasajeros*” son los permisos utilizados para prestar el STMP en ferri
- PERMISO “*para prestar el servicio de Transporte de Pasajeros, en su modalidad de Taxi Acuático*” algunas embarcaciones que prestan el STMP en ferri también cuentan con este permiso, pero es usado con una finalidad distinta, ya que puede realizar paradas entre el punto de inicio y el punto de destino, y
- PERMISO “*para prestar servicio de Transporte de Pasajeros a los operadores de vehículos de carga y su ayudante o auxiliar*” es utilizado por las navieras que prestan el STMC, por el nombre del permiso parece que está destinado al transporte de personas que van dentro de un vehículo de carga, como es el operador y su ayudante.

| Empresa                                     | Fecha de otorgamiento | nombre de la embarcación        | Base de operación | Tipo de permiso   |
|---|-----------------------|---------------------------------|-------------------|---|
| TRANSCARIBE                                 | 4.11.2009             | <i>Superflex trader</i>         | Cozumel           | transporte de pasajeros a los operadores de vehículos de carga y su ayudante auxiliar |
| TRANSCARIBE                                 | 21.05.2011            | <i>Bahía del Espíritu Santo</i> | Cozumel           | transporte de pasajeros a los operadores de vehículos de carga y su ayudante auxiliar |
| Cruceros Marítimos del Caribe, S.A. de C.V. | 22.05.2012            | <i>México</i>                   | Cozumel           | transporte de pasajeros   |
| Cruceros Marítimos del Caribe, S.A. de C.V. | 22.05.2012            | <i>México III</i>               | Cozumel           | transporte de pasajeros   |
| Cruceros Marítimos del Caribe, S.A. de C.V. | 22.05.2012            | <i>México IV</i>                | Cozumel           | transporte de pasajeros   |
| Cruceros Marítimos del Caribe, S.A. de C.V. | 22.05.2012            | <i>México V</i>                 | Cozumel           | transporte de pasajeros   |
| MAGNA                                       | 20.11.2012            | <i>Yacatecutli</i>              | Cozumel           | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |
| MAGNA                                       | 20.11.2012            | <i>Mixcoatl</i>                 | Cozumel           | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |
| MAGNA                                       | 20.11.2012            | <i>Ultramar IV</i>              | Cozumel           | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |
| MAGNA                                       | 20.11.2012            | <i>Ultramar I</i>               | Cozumel           | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |
| MAGNA                                       | 12.06.2013            | <i>Yacatecutli</i>              | Cozumel           | transporte de pasajeros <sup>458</sup>  |
| MAGNA                                       | 12.06.2013            | <i>Mixcoatl</i>                 | Cozumel           | transporte de pasajeros <sup>459</sup>  |

<sup>458</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.

<sup>459</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

|   |            |                                 |               |   |
|---|------------|---------------------------------|---------------|---|
| MAGNA   | 15.10.2013 | <i>Ultramar IV</i>              | Cozumel       | transporte de pasajeros <sup>460</sup>  |
| MAGNA   | 20.11.2013 | <i>Piolin</i>                   | Cozumel       | transporte de pasajeros <sup>461</sup>  |
| Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A. de C.V. | 06.02.2015 | <i>Caribe</i>                   | Cozumel       | transporte de pasajeros <sup>462</sup>  |
| Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A. de C.V. | 06.02.2015 | <i>Caribe II</i>                | Cozumel       | transporte de pasajeros <sup>463</sup>  |
| MAGNA   | 29.07.2015 | <i>Piolin</i>                   | Puerto Juárez | transporte de pasajeros <sup>464</sup>  |
| TRANSCARIBE   | 4.11.2015  | <i>Superflex trader</i>         | Cozumel       | transporte de pasajeros a los operadores de vehículos de carga u su ayudante auxiliar |
| TRANSCARIBE   | 5.02.2016  | Transcaribe I                   | Cozumel       | transporte de pasajeros a los operadores de vehículos de carga u su ayudante auxiliar |
| MAGNA   | 18.04.2016 | <i>Ultrajet II</i>              | Puerto Juárez | transporte de pasajeros <sup>465</sup>  |
| MAGNA   | 18.04.2016 | <i>Ultrajet III</i>             | Puerto Juárez | transporte de pasajeros <sup>466</sup>  |
| MAGNA   | 18.04.2016 | <i>Ultrajet I</i>               | Puerto Juárez | transporte de pasajeros <sup>467</sup>  |
| MAGNA   | 06.07.2016 | <i>Caribe III</i>               | Puerto Juárez | transporte de pasajeros <sup>468</sup>  |
| MAGNA   | 15.11.2016 | <i>Ultramar</i>                 | Cozumel       | transporte de pasajeros <sup>469</sup>  |
| TRANSCARIBE   | 25.05.2017 | <i>Bahia del Espíritu Santo</i> | Cozumel       | transporte de pasajeros a los operadores de vehículos de carga u su ayudante auxiliar |
| MAGNA   | 17.04.2017 | <i>Xochitonal</i>               | Puerto Juárez | transporte de pasajeros <sup>470</sup>  |
| MAGNA   | 17.04.2017 | <i>Omacahtl</i>                 | Puerto Juárez | transporte de pasajeros <sup>471</sup>  |
| MARINSA   | 28.08.2017 | <i>Yellowfin</i>                | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| NAVEGANTO   | 28.08.2017 | <i>Don Vicente</i>              | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |

<sup>460</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.

<sup>461</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.

<sup>462</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.

<sup>463</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.

<sup>464</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.

<sup>465</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.

<sup>466</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.

<sup>467</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.

<sup>468</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.

<sup>469</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.

<sup>470</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.

<sup>471</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.



|           |            |                       |               |   |
|-----------|------------|-----------------------|---------------|---|
| NAVEGANTO | 17.10.2017 | <i>Doña Conchita</i>  | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| NAVEGANTO | 26.10.2017 | <i>Lady Di T</i>      | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| MARINSA   | 3.11.2017  | <i>Redfin</i>         | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| MAGNA     | 17.11.2017 | <i>Ultramar XI</i>    | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| MAGNA     | 17.11.2017 | <i>Ultramar XII</i>   | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| MAGNA     | 9.02.2017  | <i>Cityjet</i>        | Puerto Juárez | transporte de pasajeros <sup>472</sup>  |
| CARGA     | 12.02.2018 | <i>Ultracarga I</i>   | Cozumel       | transporte de pasajeros a los operadores de vehículos de carga u su ayudante auxiliar |
| CARGA     | 12.02.2018 | <i>Ultracarga II</i>  | Cozumel       | transporte de pasajeros a los operadores de vehículos de carga u su ayudante auxiliar |
| CARGA     | 12.02.2018 | <i>Ultracarga III</i> | Cozumel       | transporte de pasajeros a los operadores de vehículos de carga u su ayudante auxiliar |
| WINJET    | 23.05.2018 | <i>México</i>         | Cozumel       | transporte de pasajeros   |
| MAGNA     | 25.05.2018 | <i>Ultramar I</i>     | Cozumel       | transporte de pasajeros   |
| WINJET    | 23.05.2018 | <i>México III</i>     | Cozumel       | transporte de pasajeros   |
| WINJET    | 23.05.2018 | <i>México V</i>       | Cozumel       | transporte de pasajeros   |
| WINJET    | 23.05.2018 | <i>México IV</i>      | Cozumel       | transporte de pasajeros   |
| MARINSA   | 07.06.2018 | <i>Jetway I</i>       | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| MARINSA   | 07.06.2018 | <i>Jetway 2</i>       | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| WINJET    | 30.05.2018 | <i>Isla Mujeres</i>   | Cozumel       | transporte de pasajeros   |
| MAGNA     | 23.08.2018 | <i>Cityjet II</i>     | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| MAGNA     | 16.11.2018 | <i>Ultramar IV</i>    | Cozumel       | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |
| MAGNA     | 7.11.2018  | <i>Yacatecutli</i>    | Cozumel       | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |
| MAGNA     | 7.11.2018  | <i>Mixcoatl</i>       | Cozumel       | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |
| MAGNA     | 16.11.2018 | <i>Omacahitl</i>      | Cozumel       | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |
| MAGNA     | 7.11.2018  | <i>Xochitonal</i>     | Cozumel       | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |
| MAGNA     | 16.11.2018 | <i>Omoteotl</i>       | Cozumel       | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |

<sup>472</sup> Este permiso señala que el servicio de transporte de pasajeros debe prestarse de manera permanente, continua y regular.



|                                     |            |                      |               |   |
|-------------------------------------|------------|----------------------|---------------|---|
| MAGNA                               | 5.03.2019  | <i>Piolin</i>        | Cozumel       | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |
| MAGNA                               | 24.05.2019 | <i>Cityjet III</i>   | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| MAGNA                               | 5.07.2019  | <i>Mixcoatl</i>      | Cozumel       | transporte de pasajeros   |
| MAGNA                               | 5.07.2019  | <i>Yacatecutli</i>   | Cozumel       | transporte de pasajeros   |
| MAGNA                               | 24.05.2019 | <i>Cityjet IV</i>    | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| MAGNA                               | 25.09.2019 | <i>Lady A</i>        | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| MAGNA                               | 25.09.2019 | <i>Lady D</i>        | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| MAGNA                               | 11.10.2019 | <i>Ultramar XI</i>   | Cozumel       | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |
| MAGNA                               | 11.10.2019 | <i>Ultramar XII</i>  | Cozumel       | transporte de pasajeros en la modalidad de taxi acuático                              |
| CARGA                               | 14.10.2019 | <i>Ultracarga IV</i> | Cozumel       | transporte de pasajeros a los operadores de vehículos de carga u su ayudante auxiliar |
| MAGNA                               | 25.10.2019 | <i>Lady A</i>        | Cozumel       | transporte de pasajeros   |
| MAGNA                               | 25.10.2019 | <i>Lady D</i>        | Cozumel       | transporte de pasajeros   |
| MAGNA                               | 28.10.2019 | <i>Ultramar IV</i>   | Cozumel       | transporte de pasajeros   |
| MAGNA                               | 20.11.2019 | <i>Piolin</i>        | Cozumel       | transporte de pasajeros   |
| MAGNA                               | 14.07.2020 | <i>Cityjet V</i>     | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| MAGNA                               | 14.07.2020 | <i>Cityjet VI</i>    | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| JETWAY                              | 25.08.2020 | <i>Jetway 2</i>      | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| JETWAY                              | 25.08.2020 | <i>Jetway 1</i>      | Puerto Juárez | transporte de pasajeros   |
| Marítima Isla Mujeres, S.A. de C.V. | 15.10.1992 | <i>Isla Mujeres</i>  | Punta Sam     | Transportación marítima o fluvial de personas, vehículos y carga sobre ruedas.        |
| Naviera Contoy, S.A. de C.V.        | 15.10.1992 | <i>Isla Blanca</i>   | Punta Sam     | Transportación marítima o fluvial de personas, vehículos y carga sobre ruedas.        |

**4.2.12. Documental privada** consistente en el escrito presentado por WINJET en la OFICIALÍA el veinticinco de septiembre de dos mil veinte.<sup>473</sup>

En dicho escrito se observa que para la prestación del STMP es necesario contar con los servicios de una planta de combustible [diésel], servicios de infraestructura portuaria [amarre, atraque, renta de taquillas y muelle de uso de pasajeros] mismo que es prestado por la APIQROO, en su caso, seguros y, en algunos casos, pilotaje y lanchaje.<sup>474</sup>

<sup>473</sup> Folios 5745 al 5767.

<sup>474</sup> Folio 5746 y 5747.



Por su parte, WINJET manifestó que recibe ingresos, entre otros, por los servicios de tónder y chárter. El tónder es un “[s]ervicio de transporte marítimo de pasajeros que se presta a través de la renta de una embarcación y consiste en transportar a clientes de un punto de origen a un punto de destino y después regresarlos al punto de origen”; y que, chárter es el “[s]ervicio de transporte marítimo de pasajeros que se presta mediante la renta de una embarcación por un número determinado de horas.”<sup>475</sup> Por lo que estima que se trata de un servicio distinto al analizado en el MERCADO MATERIA.

En ese sentido, el servicio de tónder y chárter son distintos del STMP, porque la contratación de los mismos significa la renta completa de la embarcación que, a diferencia del STMP, significa el traslado de un lugar a otro de pasajeros con rutas establecidas, que solo pagan por el boleto a utilizar y sin rentar la embarcación completa para su uso personal y, en el caso particular, a través de ferris.

Asimismo, WINJET presta y ha prestado el STMP en los muelles: Muelle Fiscal y Muelle Navega, Muelle SSA y Muelle Carnival o Muelle Punta Langosta.

En el medio de convicción que se valora WINJET manifestó que “[l]a isla de Cozumel se encuentra a 10 millas náuticas de tierra firme, por lo que resulta imposible el uso de transporte terrestre, debido a que no existe la infraestructura necesaria que permita el acceso vía terrestre por ejemplo: puente, túnel, etc”.<sup>476</sup>

Aunado a lo anterior “[...] el transporte aéreo no podría de forma económicamente viable transportar los 12,000 pasajeros diarios que aproximadamente cruzan de Playa del Carmen a Cozumel”. Ya que “se estima que se requerirían aeronaves muy grandes que transportaran el pasaje en una ruta corta para este tipo de transporte, siendo que [...] ni Playa del Carmen ni Cozumel cuentan con la infraestructura aeroportuaria suficiente para el aterrizaje y despegue de aeronaves de esas dimensiones, con las frecuencias que se requeriría para transportar a los 12,000 pasajeros aproximadamente”.<sup>477</sup>

Por lo que es dable concluir que el acceso hacia Cozumel solo se puede realizar por vía marítima, ya que no existe la infraestructura para hacerlo por la vía terrestre y el transporte aéreo no resulta económicamente viable.

También señaló que el STMP y el STMC no son sustitutos perfectos debido a que: i) el precio por el servicio es distinto; ii) la funcionalidad, el tiempo de traslado es mayor en el STMC que el de STMP, además de las instalaciones especializadas para pasajeros y comodidad que tiene el STMP; y, iii) disponibilidad para los usuarios, hay más horarios de transporte para el STMP que para el STMC.

Asimismo, WINJET manifestó que: “lleva a cabo una estrategia de seguimiento de precios del competidor en la que se toma como base la tarifa que éste anuncie en sus taquillas; \*\*

De lo anterior se observa que la manera en la que WINJET asevera fija sus precios \*\*

Eliminado: 3 renglones y 5 palabras.

<sup>475</sup> Folio 5748.

<sup>476</sup> Folio 5756.

<sup>477</sup> Folios 5756 y 5757.

<sup>478</sup> Folio 5759.



**4.2.12.1. Elemento aportado por la ciencia**<sup>479</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble USB, presentado por WINJET como anexo del escrito señalado en el numeral 4.2.12., que a su vez contiene los siguientes:

**4.2.12.1.1** Carpeta denominada “Anexo 3 I Respuesta numeral VII” la cual contiene tres **archivos electrónicos**<sup>480</sup> en formato *png* denominados “Comunicado Facebook 29 de marzo 2020.PNG”, “Comunicado Facebook 25 de marzo 2020.PNG” y “Comunicado Facebook 26 de marzo 2020.PNG”, los cuales consisten en tres comunicados de veinticinco de marzo, veintiséis de marzo y veintinueve de marzo, todos de dos mil veinte, publicados en la página de la red social “Facebook” de WINJET,

En dichos comunicados WINJET informa a sus usuarios de que “debido a la pandemia de ‘Coronavirus/COVID 19’ decretada por la OMS y las acciones preventivas para evitar su propagación [...], nos vemos en la necesidad de reducir nuestras rutas, a continuación les compartimos el horario de salida para que tomen precauciones”, por lo cual se dan a conocer los horarios de salidas de “Cozumel”, y “Playa del Carmen” para los días mencionados. Dichos horarios fueron los siguientes:

| Día        | Cozumel   | Playa del Carmen |
|------------|-----------|------------------|
| 25/03/2020 | 09:00 hrs | 10:00 hrs        |
|            | 11:00 hrs | 12:00 hrs        |
|            | 17:00 hrs | 18:00 hrs        |
| 26/03/2020 | 09:00 hrs | 10:00 hrs        |
| 29/03/2020 | 09:00 hrs | 10:00 hrs        |

**4.2.12.1.2** Carpeta denominada “Anexo 4 I Respuesta numeral IX (i)” la cual contiene cuatro **archivos electrónicos**<sup>481</sup> en formato *pdf* denominados “MEXICO IV Cert Matricula- EXP-2013 ---Golfo - copia.PDF”, “MEXICO III Cert Matricula exp-2013---GOLFO.PDF”, “MEXICO Cert de Matricula --EXP-2013-GOLFO.PDF” y “MEXICO V Matricula --EXP-2013--Golfo.PDF”, los cuales consisten los siguientes certificados de matrícula emitidos por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la DGMM a nombre de las siguientes embarcaciones de WINJET: (i) certificado número 23040547215 de cinco de septiembre de dos mil trece correspondiente a la embarcación “MEXICO IV”, (ii) certificado número 23040312215 de cinco de septiembre de dos mil trece correspondiente a la embarcación “MEXICO III”, (iii) certificado número 23040310218 de cinco de septiembre de dos mil trece correspondiente a la embarcación “MEXICO”, y (iv) certificado número 23040548214 de cinco de septiembre de dos mil trece correspondiente a la embarcación “MEXICO V”.

<sup>479</sup> Folio 5768.

<sup>480</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “Anexo 3 I Respuesta numeral VII”.

<sup>481</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “Anexo 4 I Respuesta numeral IX (i)”.



**4.2.12.1.3** Carpeta denominada “Anexo 5 I Respuesta numeral IX (ii)” la cual contiene un **archivo electrónico**<sup>482</sup> en formato *Excel* denominado “Capacidad usada, ofertada e instalada x embarca.xlsx”. De dicho documento se advierte la capacidad usada, ofertada e instalada por WINJET mensualmente, en el periodo de enero de dos mil quince a junio de dos mil veinte. Al respecto WINJET señala que la capacidad instalada \*\*

**4.2.12.1.4** Carpeta denominada “Anexo 6 I Respuesta numeral X” la cual contiene un **archivo electrónico**<sup>483</sup> en formato *Excel* denominado “Información\_INFRAESTRUCTURA PORTUARIA WINJET.xlsx”. De dicho documento se advierte la infraestructura portuaria que WINJET considera necesaria para prestar el STMP. Al respecto se advierte que WINJET utiliza dos muelles, a saber, “MUELLE NAVEGA” y “MUELLE FISCAL O APIQROO” y en ambos casos considera necesario el muelle para el atraque de embarcaciones y el abordaje de pasajeros.

Asimismo, dicha carpeta contiene dos **archivos electrónicos**<sup>484</sup> en formato *pdf* denominados “Reglas-de-Operaciones-del-Recinto-de-Playa-del-Carmen.pdf”, y “Reglas-de-Operaciones-del-Recinto-de-Cozumel.pdf”, los cuales consisten en las Reglas de Operación de los recintos portuarios de Playa del Carmen y Cozumel, emitidas por la APIQROO y autorizadas por la DGP.

**4.2.12.1.5** Carpeta denominada “Anexo 7 I Respuesta numeral XI”, la cual contiene a su vez dos subcarpetas denominadas “Muelle Fiscal” y “Muelle Navega”, que consisten en nueve **archivos electrónicos**,<sup>485</sup> a saber: (i) cinco facturas emitidas por la APIQROO a favor de WINJET en los años dos mil dieciséis, dos mil diecisiete y dos mil diecinueve por concepto de embarque y desembarque y renta de local comercial; y (ii) cuatro facturas emitidas por NAVEGA a favor de WINJET en los años dos mil dieciséis, dos mil dieciocho, dos mil diecinueve y dos mil veinte por los conceptos de embarque/desembarque, cuota de mantenimiento, uso de áreas comunes, entre otros, y corresponden a los pagos realizados por WINJET por el uso de los servicios portuarios en el “MUELLE NAVEGA”.

\*\*

Eliminado: 1 párrafo, 3 renglones y 3 palabras.

<sup>482</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “Anexo 5 I Respuesta numeral IX (ii)”.

<sup>483</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “Anexo 6 I Respuesta numeral X”.

<sup>484</sup> Ídem.

<sup>485</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “Anexo 7 I Respuesta numeral XI”.



4.2.12.1.6 Carpeta denominada “Anexo 1 Respuesta numeral II”, un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones que celebran la APIQROO y WINJET el catorce de diciembre de dos mil quince por el uso de la infraestructura del muelle fiscal perteneciente a la APIQROO por la cantidad de [REDACTED] \*\*

[REDACTED] \*\*

4.2.12.1.7 Carpeta denominada “Anexo 9 I Respuesta numeral XV (ii)”, la cual contiene un archivo electrónico,<sup>486</sup> consistente en la imagen de un oficio (cuyo número es ilegible) emitido por la DGMM el siete de abril de dos mil catorce, mediante el cual se autorizan las tarifas de WINJET para la prestación del STMP en la ruta Cozumel – Playa del Carmen.

4.2.12.1.8 Carpeta denominada Carpeta denominada “Anexo 8 I Respuesta numeral XIV (i)”, la cual contiene la cual contiene treinta y seis **archivos electrónicos**, en formato *pdf* consistente facturas emitidas a nombre de WINJET en las cuales se advierten algunos de los costos en los que incurrió WINJET para la prestación del STMP, entre los que se encuentran: atraque, amarre y desamarre de cabos, embarque/desembarque, servicios proporcionados por ruta federal marítima y renta de taquilla ubicada en local comercial emitidos por NAVEGA por uso de infraestructura y mantenimiento por un monto de [REDACTED] \*\*

[REDACTED]

4.2.13. Elemento aportado por la ciencia,<sup>487</sup> consistente en un dispositivo CD, agregado al EXPEDIENTE por medio del acuerdo de integración de treinta de septiembre de dos mil veinte<sup>488</sup> signado por el titular de la DGMR, el cual contiene los anexos de los escritos presentados por APIQROO en la OPE el nueve y veintinueve de septiembre de dos mil veinte.

De la carpeta denominada “Escrito nueve de septiembre” se advierte lo siguiente:

<sup>486</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “Anexo 9 I Respuesta numeral XV (ii)”.

<sup>487</sup> Folio 5792 a 5795.

<sup>488</sup> Folio 5792 al 5794.



**4.2.13.1.** Un **archivo electrónico**<sup>489</sup> en formato *pdf* denominado “*CEDULA DE IDENTIFICACION FISCAL APIQROO.pdf*”, el cual consiste en una la Cédula de Identificación Fiscal de la APIQROO, emitida por el Servicio de Administración Tributaria.

**4.2.13.2.** Un **archivo electrónico**<sup>490</sup> en *pdf* denominados “*10. PMDP APIQROO 2013-2018 .pdf*” y “*10. PMDP APIQROO 2018-2023 .pdf*”, consistente en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario para los periodos de dos mil trece a dos mil dieciocho y de dos mil dieciocho a dos mil veintitrés. De dicho documento se desprende que:

- Para acceder a los municipios de Benito Juárez, Puerto Morelos, Solidaridad, Isla Mujeres y Playa del Carmen por la vía terrestre, los turistas utilizan la carretera federal 180 con origen-destino en Mérida y la carretera 307 con origen-destino en la ciudad de Chetumal, esta carretera atraviesa de norte a sur de Cancún a Chetumal, la cual tiene cuatro carriles.<sup>491</sup>
- La Isla de Cozumel dispone de cuarenta y cuatro kilómetros de carretera que conectan la isla de norte a sur.<sup>492</sup>
- Existen tres aeropuertos en la zona relevante, 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.<sup>493</sup>
- El traslado marítimo en la RUTA PUERTO JUÁREZ se realiza por la que denomina “*Ruta Norte 1*” y RUTA COZUMEL por la “*Ruta Norte 2*”.<sup>494</sup>
- La terminal Marítima de Transbordadores de Isla Mujeres se especializa en el manejo de carga *Roll-On Roll-Off*, con origen en la Terminal Marítima de Punta Sam. Al igual que la terminal de Puerto Morelos.<sup>495</sup>

Respecto del Programa de Desarrollo Portuario 2018-2023 se desprende lo siguiente:

- La carretera federal 307 que conecta todos los destinos de la Riviera Maya tiene una longitud de trescientos sesenta y seis kilómetros y cruza localidades del estado de Quintana Roo, tales como Puerto Juárez, Cancún, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Punta Venado y Puerto Aventuras.
- el segmento continental de Quintana Roo y las 2 (dos) islas señaladas se encuentran separadas por una masa acuática de 18 (dieciocho) kilómetros en el caso de Cozumel y de 10 (diez) kilómetros en el caso de Isla Mujeres.

<sup>489</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO 3*”.

<sup>490</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO 10*”.

<sup>491</sup> Página 222 del archivo “*10. PMDP APIQROO 2013-2018 .pdf*”.

<sup>492</sup> Página 83 del archivo “*10. PMDP APIQROO 2013-2018 .pdf*”.

<sup>493</sup> Página 249 del archivo “*10. PMDP APIQROO 2013-2018 .pdf*”.

<sup>494</sup> Página 90 del archivo “*10. PMDP APIQROO 2013-2018 .pdf*”.

<sup>495</sup> Páginas 40 y 41 del archivo “*10. PMDP APIQROO 2013-2018 .pdf*”.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

- La ruta Holbox - Chiquilá no es considerada por la APIQROO, ya que se mantiene incipiente desde hace varios años, dada la resistencia a la comercialización masiva del destino turístico de Holbox.
- En Cozumel existe la conexión marítima San Miguel - Playa del Carmen y viceversa; en el caso Isla de Mujeres existen cinco conexiones o salidas desde ZONA HOTELERA y PUERTO JUÁREZ, que salen desde distintas terminales en Cancún y la parte continental de Isla Mujeres y son: Playa Caracol, Playa Tortugas, el Embarcadero, Gran Puerto Cancún, Puerto Juárez y Punta Sam.<sup>496</sup>
- Los transbordadores están particularmente orientados al abastecimiento y transporte de vehículos de Isla Mujeres y Cozumel.<sup>497</sup>
- El turismo náutico es proporcionado por prestadores de servicios náuticos para la pesca, buceo, avistamiento de animales o transporte de turistas sin embarcaciones propias o como habitación- atracadero, que es la renta, venta o tiempo compartido de una embarcación atracada.<sup>498</sup>

**4.2.13.3.** Un **archivo electrónico**<sup>499</sup> denominado “1. TITULO DE CONCESION.pdf”, el cual consiste en la “CONCESION otorgada en favor de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V., para la administración de los puertos de Quintana Roo”, publicado en el DOF el veintiséis de agosto de mil novecientos noventa y cuatro, mismo que coincide con lo señalado en el numeral **4.2.8.** del cual se advierte que se encarga de la administración portuaria integral de los puertos, terminales e instalaciones de uso público del Estado de Quintana Roo y que tiene por objeto:

- i. El uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación;
- ii. El uso, aprovechamiento y explotación de obras e instalaciones del Gobierno Federal;
- iii. La construcción de obras, terminales, marinas e instalaciones portuarias en las superficies concesionadas; y,
- iv. La prestación de los servicios portuarios.

**4.2.13.4.** Un **archivo electrónico**<sup>500</sup> denominado “2. ACUERDO 27-06-1994.pdf”, el cual consiste en el “ACUERDO que delimita y determina los recintos portuarios de los puertos de Isla Cozumel, Municipio de Cozumel; Chetumal, Municipio de Othón P. Blanco; Puerto Juárez y Puerto Morelos, Municipio de Benito Juárez; y amplía la delimitación y determinación del recinto portuario del puerto de Banco Playa, Municipio de Cozumel, Q. Roo”, publicado en el DOF el veintiuno de

<sup>496</sup> Página 106 del archivo “10. PMDP APIQROO 2018-2023 .pdf”.

<sup>497</sup> Página 97 del archivo “10. PMDP APIQROO 2018-2023 .pdf”.

<sup>498</sup> Páginas 98 y 100 del archivo “10. PMDP APIQROO 2018-2023 .pdf”.

<sup>499</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 14”.

<sup>500</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 14”.



noviembre de mil novecientos noventa y cuatro.

**4.2.13.5.** Un **archivo electrónico**<sup>501</sup> denominado “3. *PRIMER ADDENDUM.pdf*”, el cual consiste en el “*ADDENDUM a la Concesión otorgada en favor de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V., para la administración integral de los puertos del Estado de Quintana Roo*”, publicado en el DOF el treinta de julio de mil novecientos noventa y nueve.

**4.2.13.6.** Un **archivo electrónico**<sup>502</sup> denominado “4. *1RA MODIFICACION AL TITULO.pdf*”, el cual consiste en la “*Modificación al Título de Concesión otorgado en favor de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V., para la administración integral de los puertos del Estado de Quintana Roo*”, publicado en el DOF el diecisiete de noviembre de mil novecientos noventa y nueve.

**4.2.13.7.** Un **archivo electrónico**<sup>503</sup> denominado “5. *2DA MODIFICACION AL TITULO.pdf*”, el cual consiste en la “*Modificación a la concesión para la administración portuaria integral de los puertos del Estado de Quintana Roo, otorgada en favor de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V.*”, publicado en el DOF el veinticuatro de abril de dos mil dos.

**4.2.13.8.** Un **archivo electrónico**<sup>504</sup> denominado “6. *3RA MODIFICACION AL TITULO.pdf*”, el cual consiste en la “*Modificación a la Concesión para la administración portuaria integral de los puertos del Estado de Quintana Roo, otorgada en favor de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V.*”, publicado en el DOF el veintisiete de febrero de dos mil tres.

**4.2.13.9.** Un **archivo electrónico**<sup>505</sup> denominado “7. *4TA MODIFICACION AL TITULO.pdf*”, el cual consiste en la “*Modificación a la Concesión para la administración portuaria integral de los puertos del Estado de Quintana Roo, otorgada en favor de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V.*”, publicado en el DOF el veintiséis de junio de dos mil siete.

**4.2.13.10.** Un **archivo electrónico**<sup>506</sup> denominado “8. *SEGUNDO ADDENDUM.pdf*”, el cual consiste en el “*SEGUNDO ADDENDUM al Título de Concesión otorgada en favor de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V., para el uso, aprovechamiento y explotación de bienes de dominio público de la Federación de las obras e instalaciones propiedad del Gobierno*”, publicado en el DOF el veinticinco de junio de dos mil siete.

<sup>501</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 14”.

<sup>502</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 14”.

<sup>503</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 14”.

<sup>504</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 14”.

<sup>505</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 14”.

<sup>506</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 14”.



**4.2.13.11.** Un **archivo electrónico**<sup>507</sup> denominado “9. *TERCER ADDENDUM.pdf*”, el cual consiste en el “*TERCER ADDENDUM al Título de Concesión otorgada en favor de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V., para el uso, aprovechamiento y explotación de bienes de dominio público de la Federación de las obras e instalaciones propiedad del Gobierno*”, publicado en el DOF el nueve de mayo de dos mil ocho.

**4.2.13.12.** Un **archivo electrónico**<sup>508</sup> denominado “10. *CUARTO ADDENDUM.pdf*”, el cual consiste en el “*CUARTO ADDENDUM al Título de Concesión otorgada en favor de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V., para el uso, aprovechamiento y explotación de bienes de dominio público de la Federación de las obras e instalaciones propiedad del Gobierno*”, publicado en el DOF el dos de enero de dos mil catorce.

En los documentos descritos en los puntos **4.2.13.3** a **4.2.13.12**, se observa el título de concesión otorgado por la SCT en favor de la APIQROO el veintiséis de agosto de mil novecientos noventa y cuatro para la administración integral de los puertos del Estado de Quintana Roo, el cual fue otorgado por 50 (cincuenta) años, así como sus respectivas modificaciones.

**4.2.13.13.** Un **archivo electrónico**<sup>509</sup> denominado “15. *Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf*”, elaborado por el Gobierno de Quintana Roo para el periodo dos mil dieciocho a dos mil veintitrés del que se desprende lo siguiente: Hay rutas para el transporte de pasajeros en Ferris ya establecidas en las zonas de Quintana Roo, las cuales comprenden: (i) Zona Norte 1, comprende la Ruta Puerto Juárez y Ruta Zona Hotelera; (ii) Zona Norte 2, comprende Ruta Cozumel; y (ii) Zona Sur, que comprende el traslado de Chetumal a San Pedro Belice y viceversa.<sup>510</sup> En el caso que se analiza se estudia lo relacionado con la Zona Norte como área geográfica de influencia.

De este documento se puede advertir lo siguiente:

- Existen dos vertientes de pasajeros, los turistas que lo usan para acceder a la Isla Mujeres o Cozumel en plan de visitantes o los pasajeros regulares, que comúnmente son empleados que laboran en las islas.<sup>511</sup>
- La terminal concesionada por la APIQROO de Puerto Juárez cuenta con dos posiciones de atraque utilizados por dos operadores, entre ellos ULTRAMAR.<sup>512</sup>
- La terminal marítima de Isla Mujeres cuenta con cuatro posiciones de atraque que atiende a cinco rutas provenientes de Gran Puerto [Puerto Juárez], Playa Caracol, Playa Tortuga y El Embarcadero [ZONA HOTELERA].<sup>513</sup>

<sup>507</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 14”.

<sup>508</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 14”.

<sup>509</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 15”.

<sup>510</sup> Página 99 del archivo “15. *Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf*”.

<sup>511</sup> Página 99 del archivo “15. *Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf*”.

<sup>512</sup> Página 102 del archivo “15. *Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf*”.

<sup>513</sup> Página 102 del archivo “15. *Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf*”.



- El abastecimiento de Isla Mujeres y Cozumel se realiza desde las terminales marítimas que se ubican en Punta Sam y Punta Venado, mismas que se especializan en el manejo de carga *roll-on ll-on* y *roll-off* (RORO).<sup>514</sup>
- En el caso de la Isla Mujeres, en el lado insular solo se tiene un muelle con cuatro posiciones, mientras que en el lado continental se encuentran hasta cinco terminales de donde al menos dos tienen dos posiciones atraque o más, por lo que podemos cuantificar hasta siete posiciones de partida y arribo.<sup>515</sup>
- En el caso de Playa del Carmen sus muelles permiten realizar el arribo y despacho de **cuatro embarcaciones simultáneamente**.<sup>516</sup>

A continuación, se muestra una descripción de las terminales de la Zona Norte de Quintana Roo y las posiciones de atraque.<sup>517</sup>

| Ruta  | Continental              | Insular                  |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Origen (y/o) destino<br>[Terminal]                              | Posiciones<br>de atraque | Posiciones de<br>atraque |
| "Terminal Playa del Carmen" – "Terminal San Miguel Cozumel"     | 4                        | 4                        |
| "Terminal Puerto Juárez" – "Terminal Isla Mujeres (Polígono A)" | 2                        | 4                        |
| "Gran Puerto" – "Terminal Isla Mujeres (Polígono A)"            | 2                        |                          |
| "Playa Caracol" – "Terminal Isla Mujeres (Polígono A)"          | 1                        |                          |
| "Playa Tortugas" – "Terminal Isla Mujeres (Polígono A)"         | 1                        |                          |
| "El Embarcadero" – "Terminal Isla Mujeres (Polígono A)"         | 1                        |                          |

- Quintana Roo cuenta con cuatro terminales con la posibilidad de manejar transbordadores.<sup>518</sup>

| Ruta                             |                       |
|----------------------------------|-----------------------|
| Origen (y/o) destino [Terminal]  | Posiciones de atraque |
| "Terminal Pública, Punta Venado" | 1                     |
| "Terminal Cozumel Caletita"      | 2                     |
| "Terminal Punta Sam"             | 2                     |

<sup>514</sup> Páginas 121 y 130 del archivo "15. Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf". Ro-Ro es un acrónimo del término inglés *roll on-roll off*, refiriéndose a todo tipo de buque, o barco, que transporta cargamento rodado, tanto automóviles como camiones, a menudo tienen rampas construidas en el barco o fijas en tierra que permiten descargar el cargamento (roll off) y cargarlo (roll on) desde el puerto.

<sup>515</sup> Página 105 del archivo "15. Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf".

<sup>516</sup> Página 105 del archivo "15. Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf".

<sup>517</sup> Página 105 del archivo "15. Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf".

<sup>518</sup> Página 131 del archivo "15. Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf".



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

| Ruta                                 |                       |
|--------------------------------------|-----------------------|
| Origen (y/o) destino [Terminal]      | Posiciones de atraque |
| "Terminal Isla Mujeres (Polígono B)" | 2                     |

- El servicio de chárter se ofrece normalmente de yates.
- A nivel mundial, se han establecido rutas relevantes de pasajeros en ferri, mismas que se encuentran en el Mar Mediterráneo, el mar Norte de Europa, mar Báltico, mar de Noruega, costas este y oeste de Estados Unidos de América, principalmente, y son de las que han presentado un importante movimiento en el uso de este medio de transporte y marcado las pautas de los constructores de embarcaciones.<sup>519</sup>
- El uso de transporte de ferri a nivel mundial se da por la necesidad de interconectar sitios cercanos separados por agua, y para los cuales los tiempos de recorrido y costos en auto son mayores o imposibles respecto al transporte marítimo.<sup>520</sup>

**4.2.13.14.** Un **archivo electrónico**<sup>521</sup> denominado "*10. PMDP APIQROO 2013 - 2018.pdf*", consistente en el oficio número 7.3.-3495.2013 de seis de diciembre de dos mil trece emitido por el Director General de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la DGP.

De dicho oficio se advierte la autorización con una vigencia de cinco años (del seis de diciembre de dos mil trece al seis de diciembre de dos mil dieciocho) del Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2013 – 2018 de los puertos, recintos portuarios, zonas marítimas, superficies y/o áreas de agua y terminales, del Estado de Quintana Roo, presentado por APIQROO para su aprobación en cumplimiento al artículo 41 de la LP y 39 del REGLAMENTO DE PUERTOS.

**4.2.13.15.** Carpeta denominada "*GOLFO TRANSPORTACION S.A DE C.V*" la cual contiene cinco **archivos electrónicos**<sup>522</sup> en formato *pdf* denominados "*Ine. Ing. Alejandro (2) (1).pdf*", "*Ced GolfoTransp (2) (1) (3) (1).pdf*", "*CONT REG GOLFO TRANSPORTACIÓN BL2,BL4YAL11-133-15.pdf*", "*ACTA CONSTITUTIVA.pdf*" y "*A.33 Golfo Transp Poder [REDACTED] A [REDACTED] z (2) (4).pdf*", los cuales consisten en: (i) credencial para votar de [REDACTED] A [REDACTED] emitida por el Instituto Nacional Electoral, (ii) cédula de identificación fiscal de WINJET, emitida por el Servicio de Administración Tributaria, (iii) oficio 7.3.1249.16 de seis de abril de dos mil dieciséis emitido por la DGP, por medio del cual se informó a la APIQROO el registro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y WINJET el catorce de diciembre de dos mil quince, (iv) testimonio de la escritura pública ciento treinta y siete, pasada ante la fe del Notario Público veintiocho del Estado de Yucatán, la cual contiene el acta constitutiva de WINJET, y (v) testimonio

Eliminado: 7 palabras.

<sup>519</sup> Página 91 del archivo "*15. Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf*".

<sup>520</sup> Página 91 del archivo "*15. Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf*".

<sup>521</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada "*PUNTO 15*".

<sup>522</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada "*PUNTO 18*".





de la escritura pública treinta y tres de febrero de dos mil diecinueve, pasada ante la fe del Notario Público ochenta y cinco del Estado de Yucatán, la cual contiene el poder general para pleitos y cobranzas otorgado por WINJET a [REDACTED] A [REDACTED], respectivamente.

4.2.13.16. Carpeta denominada "*IMPULSORA MARITIMA DE QUINTANA ROO Y DEL CARIBE S.A DE C.V.*" la cual contiene seis **archivos electrónicos**<sup>523</sup> en formato *pdf* denominados "*IFE IRMA CARMONA.pdf*", "*Comprobante de domicilio.pdf*", "*inscripcion al rfc Impulsora Maritima de Quintana Roo.pdf*", "*Esc 3829 Poder Impulsora Maritima de Q Roo (archivo pequeño).pdf*", "*CONT REG IMPULSORA MARITIMA DE Q. ROO Y DEL CARIBE 045-15.pdf*" y "*Acta Constitutiva Impulsora Maritima de Quintana Roo SA de CV.pdf*", los cuales consisten en: (i) credencial para votar de [REDACTED] A [REDACTED] emitida por el Instituto Federal Electoral, (ii) comprobante de domicilio de Impulsora Marítima de Quintana Roo y el Caribe, S.A. de C.V. consistente en el recibo de luz de dicho agente emitido por la Comisión Federal de Electricidad, (iii) cédula de identificación fiscal de Impulsora Marítima de Quintana Roo y el Caribe, S.A. de C.V., emitida por el Servicio de Administración Tributaria, (iv) testimonio de la escritura pública tres mil ochocientos veintinueve de veintiocho de octubre de dos mil catorce, pasada ante la fe del Notario Público cuarenta y siete del Estado de Quintana Roo, la cual contiene el poder general para pleitos y cobranzas y actos de administración otorgado por Impulsora Marítima de Quintana Roo y el Caribe, S.A. de C.V. a [REDACTED] A [REDACTED], (v) oficio 7.3.3784.15 de ocho de diciembre de dos mil quince emitido por la DGP, por medio del cual se informó a la APIQROO el registro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO e Impulsora Marítima de Quintana Roo y el Caribe, S.A. de C.V. el diecinueve de marzo de dos mil quince, y (vi) testimonio de la escritura pública setenta y tres de veintidós de junio de dos mil doce, pasada ante la fe del Notario Público sesenta y nueve del Estado de Quintana Roo, el cual contiene el acta constitutiva de Impulsora Marítima de Quintana Roo y el Caribe, S.A. de C.V., respectivamente.

Eliminado: 15 palabras.

4.2.13.17. Carpeta denominada "*MARINSA DE MEXICO S.A DE C.V.*" la cual contiene tres **archivos electrónicos**<sup>524</sup> en formato *pdf* denominados "*MARINSA DE MEXICO S.A DE C.V.pdf*", "*ACTA CONSTITUTIVA MARINSA.pdf*" y "*MARINSA (2).pdf*", los cuales consisten en: (i) oficio 7.3.691.18 de veintiocho de febrero de dos mil dieciocho emitido por la DGP, por medio del cual se informó a la APIQROO el registro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y MARINSA el veintiuno de diciembre de dos mil diecisiete, (ii) testimonio de la escritura pública dos mil trescientos sesenta y nueve de veinticuatro de septiembre de dos mil cuatro, pasada ante la fe del Notario Público uno del Estado de Campeche, el cual

<sup>523</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada "*PUNTO 18*".

<sup>524</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada "*PUNTO 18*".



contiene el acta constitutiva de MARINSA y (iii) el oficio 7.3.2170.18 de quince de agosto de dos mil dieciocho emitido por la DGP, por medio del cual se informó a la APIQROO el registro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y MARINSA el cuatro de junio de dos mil dieciocho.

**4.2.13.18.** Carpeta denominada “*NAVEGANTO S.A DE C.V*” la cual contiene cuatro **archivos electrónicos**<sup>525</sup> en formato *pdf* denominados “*PODER- IDENT. REP. LEGAL NAVEGANTO.pdf*”, “*CONTRATO NAVEGANTO ISLA MUJERES.pdf*”, “*NAVEGANTO PJ REGISTRADO.pdf*” y “*ACTA CONST. NAVEGANTO.pdf*”, los cuales consisten en: (i) testimonio de la escritura pública cincuenta y un mil setecientos veintisiete, pasada ante la fe del Notario Público cuarenta y cinco del Estado de México, la cual contiene el poder general para pleitos y cobranzas y actos de administración otorgado por NAVEGANTO a [REDACTED] A [REDACTED], (ii) el oficio 7.3.3363.19 de veintitrés de octubre de dos mil diecinueve emitido por la DGP, por medio del cual se informó a la APIQROO el registro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y NAVEGANTO el diecinueve de septiembre de dos mil diecinueve, (iii) el oficio 7.3.1516.19 de veintinueve de mayo de dos mil diecinueve emitido por la DGP, por medio del cual se informó a la APIQROO el registro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y NAVEGANTO el veintisiete de marzo de dos mil diecinueve, y (iv) testimonio de la escritura pública mil novecientos ocho de treinta y uno de agosto de dos mil cinco, pasada ante la fe del Notario Público doscientos cuarenta y tres de la Ciudad de México, el cual contiene el acta constitutiva de NAVEGANTO, respectivamente.

**4.2.13.19.** Carpeta denominada “*NAVIERA MAGNA S.A DE C.V*” la cual contiene cinco **archivos electrónicos**<sup>526</sup> en formato *pdf* denominados “*CONTRATO PREST. SERV. ISLA MUJERES NAVIERA MAGNA.pdf*”, “*RFC.pdf*”, “*IDENTIFICACION OFICIAL.pdf*”, “*NAVIERA MAGNA COZUMEL CONTRATO.pdf*” y “*ACTA CONSTITUTIVA.pdf*”, los cuales consisten en: (i) testimonio de la escritura pública cincuenta y un mil setecientos veintisiete, pasada ante la fe del Notario Público cuarenta y cinco del Estado de México, la cual contiene el poder general para pleitos y cobranzas y actos de administración otorgado por NAVEGANTO a [REDACTED] A [REDACTED], (ii) el oficio 7.3.3363.19 de veintitrés de octubre de dos mil diecinueve emitido por la DGP, por medio del cual se informó a la APIQROO el registro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y NAVEGANTO el diecinueve de septiembre de dos mil diecinueve, (iii) el oficio 7.3.1516.19 de veintinueve de mayo de dos mil diecinueve emitido por la DGP, por medio del cual se informó a la APIQROO el registro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y NAVEGANTO el veintisiete de marzo de dos mil diecinueve, y (iv) testimonio de la escritura pública mil novecientos ocho de treinta y

Eliminado: 8 palabras.

<sup>525</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO 18*”.

<sup>526</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO 18*”.





uno de agosto de dos mil cinco, pasada ante la fe del Notario Público dos cientos cuarenta y tres de la Ciudad de México, el cual contiene el acta constitutiva de NAVEGANTO, respectivamente.

**4.2.13.20.** Carpeta denominada "*NAVIERA OCEAN GM S.A DE C.V*" la cual contiene seis **archivos electrónicos**<sup>527</sup> en formato *pdf* denominados "*IDENTIFICACION OFICIAL DE MARCO VINICIO-1.pdf*", "*RFC.pdf*", "*ACTA CONSTITUTIVA NO GM-1.PDF*", "*CONT REG NAVIERA OCEAN GM 176-14.pdf*", "*NAVIERA OCEAN ISLA0001.pdf*" y "*NAVIERA OCEAN COZUMEL REGISTRADO.pdf*", los cuales consisten en: (i) credencial para votar de [REDACTED] A [REDACTED], emitida por el Instituto Federal Electoral, (ii) cédula de identificación fiscal de Naviera Ocean GM, S.A. de C.V., emitida por el Servicio de Administración Tributaria, (iii) testimonio de la escritura pública tres mil ciento veinte de ocho de diciembre de dos mil diez, pasada ante la fe del Notario Público veinte del Estado de Quintana Roo, el cual contiene el acta constitutiva de Naviera Ocean GM, S.A. de C.V., (iv) el oficio 7.3.2453.15 de veintidós de julio de dos mil quince emitido por la DGP, por medio del cual se informó a la APIQROO el registro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. el veintiséis de marzo de dos mil quince, (v) el contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. de diecisiete de agosto de dos mil once, y (vi) el oficio 7.3.2981.11 de doce de septiembre de dos mil once emitido por la DGP, por medio del cual se informó a la APIQROO el registro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. el diecisiete de agosto de dos mil once, respectivamente.

**4.2.13.21.** Carpeta denominada "*NAVIERA OCEAN GM S.A DE C.V*" la cual contiene seis **archivos electrónicos**<sup>528</sup> en formato *pdf* denominados "*IDENTIFICACION OFICIAL DE MARCO VINICIO-1.pdf*", "*RFC.pdf*", "*ACTA CONSTITUTIVA NO GM-1.PDF*", "*CONT REG NAVIERA OCEAN GM 176-14.pdf*", "*NAVIERA OCEAN ISLA0001.pdf*" y "*NAVIERA OCEAN COZUMEL REGISTRADO.pdf*", los cuales consisten en: (i) credencial para votar de [REDACTED] A [REDACTED], emitida por el Instituto Federal Electoral, (ii) cédula de identificación fiscal de Naviera Ocean GM, S.A. de C.V., emitida por el Servicio de Administración Tributaria, (iii) testimonio de la escritura pública tres mil ciento veinte de ocho de diciembre de dos mil diez, pasada ante la fe del Notario Público veinte del Estado de Quintana Roo, el cual contiene el acta constitutiva de Naviera Ocean GM, S.A. de C.V., (iv) el oficio 7.3.2453.15 de veintidós de julio de dos mil quince emitido por la DGP, por medio del cual se informó a la APIQROO el registro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. el veintiséis de

<sup>527</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada "*PUNTO 18*".

<sup>528</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada "*PUNTO 18*".



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

marzo de dos mil quince, (v) el contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. de diecisiete de agosto de dos mil once, y (vi) el oficio 7.3.2981.11 de doce de septiembre de dos mil once emitido por la DGP, por medio del cual se informó a la APIQROO el registro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones celebrado entre la APIQROO y Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. el diecisiete de agosto de dos mil once, respectivamente.

**4.2.13.22. Un archivo electrónico<sup>529</sup>** denominado “Acta Constitutiva y Estatutos de la APIQROO\_compressed.pdf”, en el que consta la escritura pública número 8,302 (ocho mil trescientos dos) de diecisiete de marzo de mil novecientos noventa y cuatro, pasada ante la fe del notario público número ocho de la Ciudad de Chetumal, Quintana Roo, de la que se desprende que la APIQROO es una empresa de participación estatal mayoritaria constituida en mil novecientos noventa y cuatro y su objeto social es “la administración portuaria integral de los puertos del Estado de Quintana Roo, mediante el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones derivados de [...] las concesiones que el Gobierno Federal le otorgue [...]”.

**4.2.13.23. Carpeta denominada “PUNTO 20”** la cual contiene ocho **archivos electrónicos<sup>530</sup>** en formato Excel denominados “Isla Mujeres.xlsx”, “Punta Sam.xlsx”, “Cozumel.xlsx”, “Chetumal.xlsx”, “Puerto Juarez.xlsx”, “Puerto Morelos.xlsx”, “Playa del Carmen-ZGAMBOA-LAP.xlsx”, “Playa del Carmen.xlsx” en los que consta el movimiento portuario mensual de diversas terminales portuarias, entre ellas, las terminales de Isla Mujeres y de la Isla de Cozumel, para el STMP en ferri, el Servicio de Transbordador, embarcaciones menores no destinadas al STMP y embarcaciones turísticas para el año dos mil diecinueve.<sup>531</sup>

Se advierte que estos archivos coinciden con lo señalado en el numeral **4.2.2.1.2.** de los que se observa el movimiento portuario mensual en Isla Mujeres y en la Isla de Cozumel, para el STMP en ferri.

<sup>529</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 15”.

<sup>530</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “PUNTO 20”.

<sup>531</sup>

| Modalidad del STMP en Isla Mujeres | Movimiento de pasajeros Total (Entradas y Salidas) | % del Movimiento de pasajeros Total |
|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| STMP en ferris                     | 5,465,143  | 88.57                               |
| Servicio de transbordador          | 467,166  | 7.57                                |
| Embarcaciones Turísticas           | 197,473  | 3.20                                |
| Embarcaciones menores              | 40,641   | 0.66                                |
| Total                              | 6,170,423  | 100.0                               |

| Modalidad del STMP en la Isla de Cozumel | Movimiento de pasajeros Total (Entradas y Salidas) | % del Movimiento de pasajeros Total |
|--|--|-------------------------------------|
|  |  |                                     |





Para el caso de embarcaciones turísticas menores y yates, el dato de entradas y salidas es el mismo, esto se debe a que, este tipo de embarcaciones realizan *tours*, es decir recorridos con actividades turísticas por lo que regresan al puerto de partida con el mismo número de personas que partieron, en este sentido, ninguna de las personas utiliza estos servicios únicamente para transporte, sin embargo atendiendo al porcentaje que corresponde al STMP en ferris, se considera que dicha modificación no incide en las conclusiones y el mayor porcentaje de movimiento portuario se hace a través de ferris.

**4.2.13.24.** Un **archivo electrónico**<sup>532</sup> en formato *Excel* denominado “*Catastro Quintana Roo 2019.xls*”, el cual contiene un “*LISTADO DE PUERTOS*” de la Dirección de Obras Marítimas y Dragado de la DGP. En dicho registro se señala la infraestructura, esto es, los edificios (oficinas, casetas, capitanía), obras de atraque (muelles) y señalamientos marítimos con los que cuentan los puertos de Punta Sam, Puerto Juárez, Isla Mujeres, Cancún, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Banco Playa, Cozumel, Punta Venado y Chetumal.

**4.2.13.25.** Carpeta denominada “*PUNTO 28*” la cual contiene dos **archivos electrónicos**<sup>533</sup> en formato *pdf* denominados “*28 inciso iii) Costos y/o gastos operativos.pdf*” y “*28 inciso iii) costos y gastos operativos recibos timbrados.pdf*”. En dichos documentos se observan los costos y/o gastos operativos, específicamente los sueldos anuales de los trabajadores de la APIQROO con los que se presta el servicio de amarre de cabos en Cozumel durante el periodo de dos mil quince a dos mil veinte, así como diversos comprobantes fiscales digitales de algunos empleados de APIQROO, emitidos en agosto de dos mil veinte.

**4.2.13.26.** Carpetas denominadas “*PUNTO 34*” y “*PUNTO 35*” la cuales contienen un **archivo electrónico**<sup>534</sup> en formato *Excel* denominado “*35. CATALOGO DE TARIFAS MAXIMAS 2015 - 2020.xls*” y once **archivos electrónicos**<sup>535</sup> en formato *pdf* denominados “*SCT 2210.08 TARIFAS 2008.pdf*”, “*SCT 71.2012 TARIFAS DE ATRAQUE MARINA BANCO PLAYA 2012.pdf*”, “*OF SCT 7.3.2188.19 AUTORIZA TARIFA MAXIMA TRANSBORDADORES COZUMEL.pdf*”, “*OF SCT 7.3.1035.2017 AUTORIZACION TARIFAS USO INFRAESTRUCTURA PJ E IM.pdf*”, “*OF SCT 2601.04 USO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN DOLARES 2004.pdf*”, “*OF SCT 3638.08 AUTORIZACION BASES DE REGULARIZACION TARIFARIA PBIP.pdf*”, “*OF SCT 7.32189.19 AUTORIZA TARIFAS USO INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.pdf*”, “*OF SCT*

|                           |           |       |
|---------------------------|-----------|-------|
| STMP en ferris            | 4,442,280 | 86.25 |
| Servicio de transbordador | 531,438   | 10.32 |
| Embarcaciones Turísticas  | 70,932    | 1.38  |
| Embarcaciones menores     | 105,741   | 2.05  |
| Total                     | 5,150,391 | 100.0 |

<sup>532</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO 21*”.

<sup>533</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO 28*”.

<sup>534</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO 34*” y “*PUNTO 35*”.

<sup>535</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO 34*” y “*PUNTO 35*”.



3710.10 TARIFAS EMBARQUE DESEMBARQUE ISLA, JUAREZ Y CHETUMAL 2010.pdf”, “OF SCT 7.3.1603.07 Reglas de aplicación transbordadores.pdf”, “OF SCT 7.3.2187.19 AUTORIZA INCREMENTO TARIFA DE AMARRE DE CABOS C,PDC, PJ, IM, PM, PS, CH.pdf” y “SCT 115.2659.05 AMARRE DE CABOS.pdf”. En dichos documentos se observan las tarifas máximas por uso de infraestructura portuaria registradas por la APIQROO para los años dos mil quince a dos mil veinte, para cada una de las terminales marítimas. Asimismo, se advierten las autorizaciones de la DGP de las tarifas y/o incrementos de tarifas que la APIQROO ha aplicado para la prestación de los servicios portuarios (como lo son servicio portuario de amarre y desamarre, transbordadores, embarque y desembarque de pasajeros, entre otros).

De la carpeta denominada “2020.09.30 Escrito 2” se advierte lo siguiente:

**4.2.13.27.** Carpeta denominada “PUNTO I” la cual contiene un **archivo electrónico**<sup>536</sup> en formato *pdf* denominados “Expediente escaneado información req COFECE numeral 7 2309.pdf”, el cual consiste en el organigrama de la estructura orgánica de la APIQROO vigente al mes de octubre de dos mil quince, especificando la descripción de funciones de cada una de las áreas identificadas y el nombre de las personas que se desempeñan como titulares de área.

**4.2.13.28.** Carpeta denominada “PUNTO III” la cual contiene tres **archivos electrónicos**<sup>537</sup> en formato *pdf* denominados “REGLAMENTO DE LA LEY DE PUERTOS.pdf”, “LEY DE PUERTOS.pdf” y “LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL.pdf”, los cuales consisten en: (i) el Reglamento de la ley de Puertos, publicado en el DOF el veintiuno de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro, (ii) la Ley de Puertos, publicada en el DOF el diecinueve de julio de mil novecientos noventa y tres y (iii) la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal publicada en el DOF el veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y seis; y que en su conjunto constituyen la regulación de la prestación del STMP.

**4.2.13.29.** Carpeta denominada “PUNTO IV” la cual contiene tres **archivos electrónicos**<sup>538</sup> en formato *pdf* denominados “Reglas-de-Operaciones-del-Recinto-de-Isla-Mujeres.pdf”, “Reglas-de-Operaciones-del-Recinto-de-Puerto-Juarez.pdf” y “Reglas-de-Operaciones-del-Recinto-de-Cozumel.pdf”, de los cuales se desprenden las Reglas de Operación de los recintos portuarios de Isla Mujeres, Puerto Juárez y Cozumel, emitidas por la APIQROO y autorizadas por la DGP.

**4.2.13.30.** Carpeta denominada “PUNTO VI” la cual contiene dos **archivos electrónicos**<sup>539</sup> en formato *pdf* denominados “NAVIERA MAGNA ISLA MUJERES (1).pdf” y “NAVIERA MAGNA COZUMEL.pdf”, consistentes en los contratos de

<sup>536</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “PUNTO I”.

<sup>537</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “PUNTO III”.

<sup>538</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “PUNTO IV”.

<sup>539</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “PUNTO VI”.





prestación de servicios referidos en los incisos (i) y (iv) del numeral **4.2.13.19**, al cual se remite para evitar repeticiones innecesarias.

**4.2.13.31.** Un **archivo electrónico**<sup>540</sup> en formato *pdf* denominado “*ANEXO PRECIOS POR M2 CONTRAPRESTACIONES.pdf*”, consistente en el documento denominado “*SOPORTE DOCUMENTAL FERERENTE A LOS PRECIOS 2019 POR M2 PARA ESTABLECER LAS CONTRAPRESTACIONES DE LAS CESIONES PARCIALES DE DERECHO DE LAS ÁREAS UBICADAS EN LAS DIVERSAS TERMINALES MARÍTIMAS, PRECIOS EN APOYO A LA ACTIVIDAD PORTUARIA Y LAS TARIFAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA*” emitido por la APIQROO. De dicho documento se advierten los precios por metro cuadrado para el año de dos mil diecinueve, para establecer las contraprestaciones de las cesiones parciales de derechos de las áreas ubicadas en las diversas terminales marítimas de las APIQROO. Asimismo, en dicho documento se explica cómo han ido cambiando los precios de dos mil diecisiete a dos mil diecinueve aplicando un factor de actualización.

**4.2.13.32.** Carpeta denominada “*PUNTO XVII*” la cual contiene un **archivo electrónico**<sup>541</sup> en formato *pdf* denominados “*OF. SCT 7.3.1332.06 y 7.3-204.-020.06.pdf*”, consistente en los oficios -7.3-1332.06 03320 de veinticuatro de abril de dos mil seis y -7.3-1332.06 03328 de veinticinco de abril de dos mil seis, ambos emitidos por la Dirección de Tarifas y Estadística de la DGP mediante los cuales solicita a la APIQROO lleve a cabo las acciones necesarias para capacitar a su personal para la aplicación de un nuevo modelo tarifario que regirá para las autorizaciones y registros de tarifas de las Administraciones Portuarias Integrales Federales, modelo derivado del estudio “*Determinación del Esquema Tarifario por Productividad*” llevado a cabo por la DGP en los años dos mil cuatro y dos mil cinco.

Asimismo, dicha carpeta contiene una subcarpeta denominada “*Modelo Tarifario por Productividad 2014*”, la cual a su vez contiene ocho **archivos electrónicos**<sup>542</sup> en formato *Excel* denominados “*ISLA MUJERESTRANSBORDADOR.xlsx*”, “*COZUMEL2014.xlsx*”, “*PuertoJuarez2014.xlsx*”, “*San miguel 2014.xlsx*”, “*CHETUMAL.xlsx*”, “*Punte Sam2014.xlsx*”, “*ISLA MUJERES2014.xlsx*” y “*ISLA MUJERES2014[1].xlsx*”, de los cuales se desprende la metodología que sigue la APIQROO, esto es, “*el modelo tarifario por productividad*” impuesto por la DGP para el cálculo de cada tarifa, así como el mecanismo empleado para la actualización de las mismas el cual consiste en la aplicación del Índice Inflacionario Anual, es decir, multiplicar la tarifa por el porcentaje de inflación, lo anterior para cada una de las terminales marítimas que opera APIQROO.

<sup>540</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO VII*”.

<sup>541</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO XVII*”.

<sup>542</sup> Se ubica en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO XVII*”.



**4.2.13.33.** Carpeta denominada “*PUNTO XVIII*” la cual contiene once **archivos electrónicos**<sup>543</sup> en formato *pdf* denominados “*SCT 2210.08 TARIFAS 2008.pdf*”, “*SCT 71.2012 TARIFAS DE ATRAQUE MARINA BANCO PLAYA 2012.pdf*”, “*OF SCT 7.3.2188.19 AUTORIZA TARIFA MAXIMA TRANSBORDADORES COZUMEL.pdf*”, “*OF SCT 7.3.1035.2017 AUTORIZACION TARIFAS USO INFRAESTRUCTURA P J E IM.pdf*”, “*OF SCT 2601.04 USO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN DOLARES 2004.pdf*”, “*OF SCT 3638.08 AUTORIZACION BASES DE REGULARIZACION TARIFARIA PBIP.pdf*”, “*OF SCT 7.32189.19 AUTORIZA TARIFAS USO INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.pdf*”, “*OF SCT 3710.10 TARIFAS EMBARQUE DESEMBARQUE ISLA, JUAREZ Y CHETUMAL 2010.pdf*”, “*OF SCT 7.3.1603.07 Reglas de aplicación transbordadores.pdf*”, “*OF SCT 7.3.2187.19 AUTORIZA INCREMENTO TARIFA DE AMARRE DE CABOS C,PDC, P J, IM, PM, PS, CH.pdf*”, y “*SCT 115.2659.05 AMARRE DE CABOS.pdf*”, consistentes en los siguientes oficios emitidos por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la DGP: (i) oficio 7.3-2210.08 de veinticinco de junio de dos mil ocho, (ii) el oficio 7.3-71.2012 de cinco de enero de dos mil doce, (iii) oficio 7.3.-2188.19 de treinta de septiembre de dos mil diecinueve, (iv) oficio 7.3.-21035.17 de cuatro de mayo de dos mil diecisiete, (v) oficio 115.-2601.04 de veintitrés de agosto de dos mil cuatro, (vi) oficio 7.3.-3638.2008 de veintinueve de septiembre de dos mil ocho, (vii) oficio 7.3.-2189.19 de treinta de septiembre de dos mil diecinueve, (viii) oficio 7.3-3710.10 de trece de agosto de dos mil diez, (ix) oficio 7.3.-160307 de siete de mayo de dos mil diecisiete, (x) oficio 7.3.-2189.19 de veinte de septiembre de dos mil diecinueve, y (xi) oficio 115.2659.05 de nueve de septiembre de dos mil cinco.

Mediante dichos oficios la DGP informó a la APIQROO la autorización y registro de las tarifas máximas, así como de los incrementos (cambios) en las tarifas cobradas por APIQROO por el uso de la infraestructura portuaria en los recintos que tiene concesionados.

Asimismo, dicha carpeta contiene un **archivo electrónico**<sup>544</sup> en formato *Excel* denominado “*35. CATALOGO DE TARIFAS MAXIMAS 2015 - 2020.xls*”, el cual consiste en el registro de las tarifas efectivamente cobradas por el uso de la infraestructura portuaria durante el periodo de dos mil quince a dos mil veinte en cada una de las terminales marítimas que opera APIQROO.

Del contenido de los elementos analizados en este numeral se advierte las siguientes tarifas.

|                    |               |         | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  |
|--------------------|---------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Cozumel San Miguel | TRANSBORDADOR |         | 4,750 | 6,500 | 6,500 | 6,500 | 6,812 | 6,812 |
|                    | ruta          | atraque | 1.64  | 1.64  | 1.64  | 1.64  | 1.72  | 1.72  |

<sup>543</sup> Se ubican en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO XVIII*”. Se advierte que dichos documentos e información se encuentran replicadas en la carpeta electrónica denominada “*PUNTO XX*”

<sup>544</sup> *Idem.*





|                                |            |                          |          |          |          |             |      |      |
|--------------------------------|------------|--------------------------|----------|----------|----------|-------------|------|------|
|                                |            | embarque/<br>desembarque | 11       | 11       | 11       | 11          |      | 11   |
|                                | turísticas | atraque                  | 1.64     | 1.64     | 1.64     | 1.64        | 1.72 | 1.64 |
|                                |            | embarque/<br>desembarque | 11.81    | 11.81    | 11.81    | 11.82       |      |      |
|                                | altura     | atraque                  | .13 usd  | .13 usd  | .13 usd  | .22<br>USD  |      |      |
|                                |            | embarque/<br>desembarque | 3.93 usd | 3.93 usd | 3.93 usd | 2.00<br>USD |      |      |
| Puerto Juárez/<br>Isla Mujeres | ruta       | atraque                  | 1        | 1        | 1        | 1           | 21   | 21   |
|                                |            | embarque/<br>desembarque | 2.5      | 2.5      | 2.5      | 1           |      |      |
|                                | turísticas | atraque                  | 3.5      | 3.5      | 3.5      |             | 21   | 21   |
|                                |            | embarque/<br>desembarque | 7        | 7        | 7        |             |      |      |

**4.2.14. Documental privada** consistente en el escrito presentado por NAVEGANTO en la OFICIALÍA el seis de octubre de dos mil veinte, del que se desprende que NAVEGANTO prestó el STMP en modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ,<sup>545</sup> por lo menos hasta el dieciséis de octubre de dos mil veinte.

Algunos de los servicios portuarios que ha demandado NAVEGANTO son: avituallamiento, agua potable, eliminación de aguas residuales, combustible, sanitización, electricidad y recolección de basura o desechos.

Respecto a las tarifas, NAVEGANTO manifestó que “*el registro de las tarifas por el STMP se realizó mediante un escrito dirigido a la [APIQROO], en el cual se informó las tarifas que se ofrecerían al público en general*”.<sup>546</sup> Asimismo, señaló que se presentaron dieciséis tarifas iniciales a dicha autoridad. NAVEGANTO manejó diferentes tarifas dependiendo de la categoría de usuario que se presente: “[...] las tarifas son dirigidas a 4 tipos de usuarios, los cuales se clasifican en: a) [p]ara residentes [de] Quintana Roo. B) [p]ara turistas nacionales, c) [p]ara turistas extranjeros, y d) [f]inalmente a usuarios de la tercera edad”.<sup>547</sup> mismas que se publican en las taquillas de Puerto Juárez y Puerto Isla Mujeres y las tarifas para turistas nacionales y extranjeros se pueden consultar en la página de Internet de NAVEGANTO.

Por otra parte, NAVEGANTO manifestó: (i) que no existe un mecanismo en la actualización de tarifas y que la mayoría de sus tarifas iniciales se han modificado parcialmente; (ii) que para el cálculo de las tarifas de cada categoría se basó en el resultado obtenido de sus estudio de mercado y de acuerdo al porcentaje de turistas por cada modalidad, se estimó una meta de cruces diarios; y (iii) que se han otorgado descuentos en las tarifas en porcentaje, específicamente de un 10% (diez por ciento) por concepto de “aniversario”.

<sup>545</sup> Folio 5810.

<sup>546</sup> Folio 5812.

<sup>547</sup> Folio 5813.



**4.2.14.1. Elemento aportado por la ciencia**<sup>548</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble USB, presentado por NAVEGANTO, en el que consta:

**4.2.14.1.1 Un archivo electrónico**<sup>549</sup> en formato *jpg* denominado “*política de boletos.jpg*”, en el cual se aprecia una imagen con información de NAVEGANTO, donde manifiesta que “[...] ofrece un servicio de traslado de pasajeros en una ruta regular entre Puerto Juárez, Cancún e Isla Mujeres [...]”, para el que se requiere la compra de un boleto,<sup>550</sup> el cual se adquiere en las taquillas.

NAVEGANTO, al igual que el resto de los oferentes del STMP, ofrecía diversas categorías de boleto para las personas que viajaran en sus embarcaciones, lo que resulta en diferentes tarifas.

**4.2.14.1.2. Cuatro archivos electrónicos**<sup>551</sup> en formato *pdf* denominados “200783-NAVEGANTO (2).pdf”, “20190419 (F 089) NIN870226ER6-Naviera Integral SA de CV.pdf”, “LICENCIA FUNCIONAMIENDO MUNICIPAL PUERTO JUAREZ 2020 PT 2 T3.pdf” y “NIN870226ER6FC0000004138.pdf”, respectivamente, los cuales consisten en comprobantes fiscales digitales por internet (CFDIs) emitidos durante dos mil diecinueve y dos mil veinte a favor de NAVEGANTO por distintos conceptos, tales como extracción de agua residual doméstica y servicio de agua potable en pipa. Así como un **archivo electrónico**<sup>552</sup> en formato *jpg* denominado “*PHOTO-2019-04-12-07-57-01*”, en el cual se aprecia la imagen de una nota de venta de siete de abril de dos mil diecinueve por concepto de servicio de agua potable.

**4.2.14.1.3. Dos archivos electrónicos**<sup>553</sup> en formato *pdf* denominados “2.1.2 Venta y Cobro de Boletos en Taquilla (procedimiento).pdf” y “PERMISO MARINA MERCANTE - LADY DI T-ITZAE.pdf”, respectivamente. El primero de los documentos señalados de fecha febrero de dos mil dieciocho, consiste en un manual del procedimiento que sigue NAVEGANTO para realizar la venta y cobro de boletos en taquilla, se advierte que el objetivo del documento es “Asegurar correcto cobro de los boletos en taquilla con las

<sup>548</sup> Folio 5815.

<sup>549</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “ANEXOS” la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada “I”, que contiene el archivo electrónico.

<sup>550</sup> Conforme a las siguientes categorías:

| Residente Quintana Roo | Turista Nacional | Turista Extranjero |
|------------------------|------------------|--------------------|
| ADULTO                 |                  |                    |
| ESTUDIANTE             | ADULTO           | ADULTO             |
| NIÑO                   | NIÑO             | NIÑO               |
| INAPAM                 |                  |                    |

<sup>551</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “ANEXOS” la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada “II”, que contiene los archivos electrónicos.

<sup>552</sup> *Idem*.

<sup>553</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “ANEXOS” la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada “III”, que contiene los archivos electrónicos.





*diferentes formas de pago, desde la atracción y llegada del cliente hasta su ubicación en la zona de abordaje”, señalando que el procedimiento es aplicable tanto para las taquillas ubicadas en Puerto Juárez como en Isla Mujeres. El segundo de los documentos referidos consiste en el oficio número 7.2.201-1324/2019 de once de diciembre de dos mil diecinueve emitido por el Director General de Marina Mercante de la SCT y dirigido al apoderado legal de NAVEGANTO, mediante el cual se “autoriza la sustitución de la embarcación LADY DI T, por la embarcación ITZAE, con número de matrícula 31015917211, al amparo del permiso 030/2017 de fecha 26 de octubre de 2017 [...], para la prestación del servicio de Transporte de Pasajeros, en la ruta [...] Saliendo del muelle de la Terminal de Puerto Juárez, Q Roo y llegando a la Terminal de Isla Mujeres, Q. Roo, y viceversa”.*

**4.2.14.1.4.** Dos **archivos electrónicos**<sup>554</sup> en formato *pdf* denominados “*HORARIOS DE RUTA 2019 1 de 2.pdf*” y “*HORARIOS DE RUTA 2019 2 de 2.pdf*”, respectivamente, en los cuales se observan diversos escritos mediante los cuales NAVEGANTO informaba a la Dirección General de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo sus horarios de ruta del transporte de pasajeros entre Puerto Juárez e Isla Mujeres, durante el año dos mil diecinueve.

**4.2.14.1.5.** Un **archivo electrónico**<sup>555</sup> en formato *pdf* denominado “*FACTURA COMPRA ITZAE.pdf*”, el cual consiste en una factura emitida a favor de NAVEGANTO el veintisiete de abril de dos mil veinte por Astilleros Integrales, S.A. de C.V.

**4.2.14.1.6.** Carpeta denominada “*5.PAGOS DE AUTORIZACIONES PARA PRESTAR EL SERVICIO*” la cual contiene a su vez tres subcarpetas denominadas “*MUNICIPIO DE BENITO JUAREZ*”, “*MUNICIPIO DE ISLA MUJERES*” y “*SECRETARIA DE MARINA*”, las cuales contienen cincuenta y cuatro **archivos electrónicos**<sup>556</sup> en formato *pdf*, consistentes en facturas emitidas por la Tesorería Municipal del Municipio de Benito Juárez, el Municipio de Isla Mujeres y la SEMAR, respectivamente, todas a favor de NAVEGANTO y de las cuales se advierten los pagos de dicho agente económico para contar con las autorizaciones para prestar el STMP.

**4.2.14.1.7.** Carpeta denominada “*2.COSTOS Y-O GASTOS ADMINISTRATIVOS*” la cual contiene a su vez setenta y cuatro subcarpetas que contienen diversos **archivos electrónicos**<sup>557</sup> en formato *pdf*, consistentes en facturas emitidas a favor de

<sup>554</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “*ANEXOS*” la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada “*IV*”, que contiene los archivos electrónicos.

<sup>555</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “*ANEXOS*” la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada “*I*”, que contiene el archivo electrónico.

<sup>556</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “*ANEXOS*” la cual contiene la subcarpeta denominada “*IV*”, y que contiene a su vez contiene la subcarpeta denominada “*5.PAGOS DE AUTORIZACIONES PARA PRESTAR EL SERVICIO*”, en la que se encuentran los archivos electrónicos referidos.

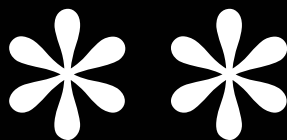
<sup>557</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “*ANEXOS*” la cual contiene la subcarpeta denominada “*IV*”, y que contiene a su vez contiene la subcarpeta denominada “*2.COSTOS Y-O GASTOS ADMINISTRATIVOS*”, en la que se encuentran los archivos electrónicos referidos.



NAVEGANTO por distintas personas morales, incluida la APIQROO, con las que NAVEGANTO, a su consideración, erogó un gasto administrativo, específicamente durante los años dos mil dieciocho y dos mil diecinueve, dichas facturas contienen diversos conceptos, tales como: gasolina, servicios de sistemas eléctricos, trabajos de acondicionamiento, pago de derechos, servicio de filmación y fotografía, entre otros.

**4.2.14.1.8.** Carpeta denominada "**4.COSTO Y-O GASTOS DE ADQUISICIONES**" la cual contiene a su vez cinco subcarpetas denominadas "**CSI LEASING MEXICO**", "**CYBERPUERTA**", "**DELGADO Y COMPAÑÍA**", "**ISRAEL MORALES AGUILAR**" y "**PROESA ELECTRONICA**" que contienen diversos **archivos electrónicos**<sup>558</sup> en formato *pdf*. consistentes en facturas emitidas a favor de NAVEGANTO por distintas personas físicas y morales, con las que NAVEGANTO, a su consideración, erogó un gasto derivado de la adquisición de embarcaciones, infraestructura y/o equipo necesario relacionado con la prestación del STMP, específicamente durante dos mil diecinueve. Dichas facturas contienen diversos conceptos, tales como: equipo de cómputo y accesorios, equipo de oficina, equipo de electrónica, entre otros.

**4.2.14.1.9.** Carpeta denominada "**3.COSTOS Y-O GASTOS OPERATIVOS**" la cual contiene a su vez subcarpetas dominadas "**ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE QROO**" y "**NAVIERA INTEGRAL**", las cuales contienen diversos **archivos electrónicos**<sup>559</sup> en formato *pdf*. consistentes en facturas emitidas en dos mil diecinueve.



**4.2.14.1.10.** Un **archivo electrónico**<sup>560</sup> en formato *pdf* denominado "**numeral 43 tarifas aplicables.pdf**", el cual consiste en un escrito de NAVEGANTO de diecisiete de febrero de dos mil dieciocho dirigido a la Dirección General de la APIQROO y con sello de

<sup>558</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "**ANEXOS**" la cual contiene la subcarpeta denominada "**VI**", y que contiene a su vez contiene la subcarpeta denominada "**4.COSTO Y-O GASTOS DE ADQUISICIONES**", en la que se encuentran los archivos electrónicos referidos.

<sup>559</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "**ANEXOS**" la cual contiene la subcarpeta denominada "**VI**", y que contiene a su vez contiene la subcarpeta denominada "**O 3.COSTOS Y-O GASTOS OPERATIVOS**", en la que se encuentran los archivos electrónicos referidos.

<sup>560</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "**ANEXOS**" la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada "**VII**", que contiene el archivo electrónico.





recepción de dicha autoridad de fecha diecinueve de febrero de dos mil dieciocho, mediante el cual NAVEGANTO informa las tarifas que aplicará en la ruta de la Terminal Marítima de Puerto Juárez (Cancún) a la Terminal Marítima de Isla Mujeres.

**4.2.14.1.11.** Un **archivo electrónico**<sup>561</sup> en formato *Excel* denominado "*anexo 44.xlsx*", el cual consiste en una hoja de cálculo en la que se observa el listado de las tarifas cobradas por NAVEGANTO en la prestación del STMP señalando conceptos como "*tarifa*", "*tarifa base*", "*objetivo de boletos a vender por cruce*", "*ingreso por cruce*" e identificando datos relacionados a qué porcentaje de pasajeros son residentes, el porcentaje que son turistas, nacionalidad, motivo de visita, etc. \*\*

**4.2.15. Documental privada** consistente en el escrito presentado por MAGNA en la OFICIALÍA el nueve de octubre de dos mil veinte, mediante el cual MAGNA presentó una lista de las embarcaciones que constituyen el total de su flota, que cuentan con los permisos para operar en la RUTA ISLA MUJERES y la RUTA COZUMEL, mismas que coinciden con las señaladas en el numeral **4.2.6.1.11**.<sup>562</sup>

Señala que la \*\*

En relación con la determinación de las tarifas, \*\*

<sup>563</sup>

Por lo que hace a la tarifa del traslado, se advierte que, si bien Friex Inmobiliaria, S.A.P.I. no presta el STMP, ya que únicamente se dedica a administrar el muelle de la terminal de *Ultramar*, MAGNA considera que "[...] *no es viable para el público en general intercambiar el STMP por algún otro medio de transporte vía aérea [...] pues si bien existen servicios aéreos privados de traslado de pasajeros en las Rutas, dicho servicio es mucho más costoso [...]*".<sup>564</sup>

Aunado a esto, MAGNA reiteró haber tenido dieciséis contratos de arrendamiento durante el PERIODO, de las cuales dos contratos, correspondientes a *Ultramar XI* y *Ultramar XII* establecen que el arrendatario deberá pagar al arrendador \*\*

Y ocho corresponden a embarcaciones que tienen como ruta base de operaciones la RUTA COZUMEL, correspondientes a "*OMETEOTL*", "*OMACAHTL*", "*XOCHITONAL*", "*MIXCOATL*", "*YACATECUTLI*", "*ULTRAMAR IV*", "*ULTRAMAR*" y "*PIOLIN*".

<sup>561</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*ANEXOS*" la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada "*VIII*", que contiene el archivo electrónico.

<sup>562</sup> Folios 5820 al 6117.

<sup>563</sup> Folio 5834.

<sup>564</sup> Folio 5851.



Para el caso de las embarcaciones arrendadas, MAGNA manifestó haber tenido 16 (dieciséis) contratos de arrendamiento durante el PERIODO, de los cuales ocho corresponden a embarcaciones con RUTA ISLA MUJERES y RUTA PUERTO JUÁREZ.

\*\*

De lo anterior se puede concluir que, si bien es factible el arrendamiento de embarcaciones para participar en el mercado, las inversiones son altas.

**4.2.15.1. Elemento aportado por la ciencia**<sup>567</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble USB, presentado por MAGNA como anexo del escrito señalado en el numeral 4.2.15., que a su vez contiene los siguientes:

**4.2.15.1.1.** Un **archivo electrónico**<sup>568</sup> denominado “*Descripción organigrama NM.docx*”, el cual contiene una tabla con el organigrama de MAGNA, señalando las personas que ocupan diversos cargos dentro de la empresa, tales como la Gerencia General, la Gerencia de Operaciones, “PDT”, y la Coordinación de Tripulaciones, describiendo sus respectivas funciones.

**4.2.15.1.2.** Un **archivo electrónico**<sup>569</sup> en formato *Excel* denominado “*ANEXO A.xlsx*”, el cual contiene una tabla con información de los pasajeros transportados por la empresa Naviera Ocean GM, S.A. de C.V., empresa perteneciente al GIE ULTRAMAR, entre el periodo de enero de dos mil quince a julio de dos mil veinte, especificando el puerto y la terminal marítima de origen, así como el puerto y la terminal marítima destino, y señalando la cantidad de pasajeros transportados mensualmente.

**4.2.15.1.3.** Un **archivo electrónico**<sup>570</sup> en formato *pdf* denominado “*ANEXO B.pdf*”, el cual consiste en el certificado de matrícula número 2301472631-5 de la embarcación

<sup>565</sup> Tomando en consideración lo señalado en el numeral 4.2.21.3, en particular el archivo “23. Tipo de Cambio\_2019 Consulta\_20201207-120621284 (1).xlsx”.

<sup>566</sup> Ídem.

<sup>567</sup> Folio 6118.

<sup>568</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “ANEXO 1”.

<sup>569</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “ANEXO 2”.

<sup>570</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “ANEXO 3”.



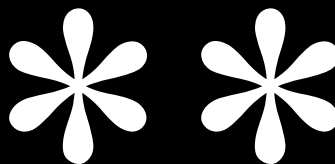
"Ultrajet IIF", expedido a nombre de [REDACTED] \*\*

**4.2.15.1.4.** Un **archivo electrónico**<sup>571</sup> denominado "33. EMBARCACIONES DE LA FLOTA ARRENDADAS Y PROPIEDAD.xlsx", el cual contiene información de las embarcaciones arrendadas y las embarcaciones propiedad de MAGNA, misma que guarda identidad con la descrita en el numeral **4.2.6.1.12**, por lo que en aras de evitar innecesarias repeticiones se remite a dicho numeral.

**4.2.15.1.5.** Un **archivo electrónico**<sup>572</sup> en formato *Excel* denominado "PUNTO 34.xlsx", el cual consiste en el mismo documento descrito en el numeral **4.2.15.1.2**, por lo que se remite al mismo para evitar repeticiones innecesarias.

**4.2.15.1.6.** Un **archivo electrónico**<sup>573</sup> en formato *Excel* denominado "ANEXO 3.xls", [REDACTED] \*\*

**4.2.15.1.7.** Carpeta denominada "ANEXO 7" la cual contiene cinco **archivos electrónicos**<sup>574</sup> en formato *pdf*. consistentes en (i) el contrato de arrendamiento "sobre el muelle conocido como Terminal Ultramar y un local comercial localizado en el mismo"



Eliminado: 22 renglones y 7 palabras.

<sup>571</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "ANEXO 4".

<sup>572</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "ANEXO 5".

<sup>573</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "ANEXO 6".

<sup>574</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "ANEXO 7".



\*\*

**4.2.15.1.8.** Un **archivo electrónico**<sup>575</sup> en formato *Excel* denominado "*tup.xls*", el cual contiene un reporte con información relacionada a los pagos y movimientos (egresos) realizados con NAVEGA entre el primero de enero de dos mil quince y el treinta de junio de dos mil veinte.

**4.2.15.1.9.** Un **archivo electrónico**<sup>576</sup> en formato *Excel* denominado "*2do. Req. XVI Relacion de Comprobantes Fiscales Navega Enero 2015 a Junio 2020.xls*", el cual contiene el mismo reporte de pagos referido en el numeral **4.2.15.1.6.** al cual se remite para evitar repeticiones innecesarias. Asimismo, se adjuntan a dicho reporte sesenta y cuatro comprobantes fiscales digitales en formato *CFDI XML* correspondientes a los pagos referidos en el reporte.

**4.2.15.1.10.** Un **archivo electrónico**<sup>577</sup> en formato *pdf* denominado "*Punto 3\_CSF Friex.pdf*", el cual consiste en una la Cédula de Identificación Fiscal de Friex Inmobiliario, S.A.P.I., emitida por el Servicio de Administración Tributaria.

**4.2.15.1.11.** Un **archivo electrónico**<sup>578</sup> en formato *pdf* denominado "*Punto 6\_Copia Acta constitutiva Escritura 4977.pdf*", el cual consiste en el instrumento notarial número cuatro mil novecientos setenta y siete de dieciséis de noviembre de dos mil once, emitido por el Notario Público veinte del Estado de Quintana Roo, en el cual consta la constitución de Friex Inmobiliario, S.A.P.I.

**4.2.15.1.12.** Dos **archivos electrónicos**<sup>579</sup> en formato *pdf* denominados "*Punto 6\_Copia Escritura 12924.pdf*" y "*Punto 6\_Copia Escritura 14061.pdf*", los cuales consisten en: (i) el instrumento notarial catorce mil sesenta y uno de tres de abril de dos mil diecinueve, emitido por el Notario Público veinte del Estado de Quintana Roo, en el cual consta la protocolización del acta de asamblea extraordinaria de accionistas de Friex Inmobiliario, S.A.P.I., celebrada el cinco de marzo de dos mil diecinueve en la cual, entre otras cuestiones, se admitieron nuevos socios modificando así la integración del capital social de Friex Inmobiliario, S.A.P.I. y se revocaron y designaron nuevos nombramientos en los cargos de Presidente y Secretario del Consejo de Administración de la sociedad; y (ii) el instrumento notarial doce mil novecientos veinticuatro de ocho de febrero de dos mil dieciocho, emitido por el Notario Público veinte del Estado de Quintana Roo, en el cual consta la protocolización del acta de asamblea extraordinaria de accionistas de Friex Inmobiliario, S.A.P.I., celebrada el primero de febrero de dos mil dieciocho.

Eliminado: 2 renglones.

<sup>575</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "ANEXO 8".

<sup>576</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "ANEXO 9".

<sup>577</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "ANEXO 10".

<sup>578</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "ANEXO 13".

<sup>579</sup> *Idem.*





**4.2.15.1.13.** Un **archivo electrónico**<sup>580</sup> denominado “*Descripción Organigrama Friex.docx*”, el cual contiene una tabla con el organigrama de Friex Inmobiliario, S.A.P.I., señalando las personas que ocupan diversos cargos dentro de la empresa, tales como la Gerencia de Mantenimiento, la Gerencia de Administrativa, Gerencia de Estacionamiento, Gerencia de Seguridad, y Gerencia de Sistemas, describiendo sus respectivas funciones.

**4.2.16. Documental privada** consistente en el escrito presentado por CARGA en la OFICIALÍA el nueve de octubre de dos mil veinte.<sup>581</sup>

Mediante el cual se señala que CARGA, se constituyó el veintiocho de abril de dos mil diecisiete y adquirió embarcaciones, a través de las cuales presta el servicio de carga. Fue hasta el dos de marzo que inició operaciones del servicio transbordador en la Ruta Punta Venado - Cozumel y desde el veintinueve de agosto de dos mil dieciocho en la Ruta Punta Sam-Isla Mujeres.<sup>582</sup> Dicha información coincide con el elemento analizado en el numeral **4.2.5.1.1.**

Señaló que, en el caso de la Terminal de Punta Venado, esta se diferencia de aquellas en que se presta el STMP, ya que “[...] *no hay facilidades para los usuarios que llegan caminando por la remota ubicación de la terminal. Solo hay acceso por medio de vehículo*”, y en el caso de la Terminal de Transbordadores de Cozumel, “[...] *no es posible viajar sin vehículo ya que al llegar a la terminal de Punta Venado no existe acceso a servicios de transporte público*”.<sup>583</sup>

También,<sup>584</sup> señaló que en la Terminal de Punta Sam y en la Terminal de TRANSBORDADORES de Isla Mujeres se puede acceder más fácil a pie o en transporte público a la ciudad, aunque “[...] *es técnicamente posible viajar sin vehículo*”.

Por lo que a juicio de CARGA las terminales de Punta Venado, Punta Sam y las Terminales Transbordadores de Cozumel y de Isla Mujeres no son sustitutas de aquellas que prestan el STMP, ya que para hacer uso del servicio que prestan se requiere de un automóvil.

**4.2.16.1. Elemento aportado por la ciencia**<sup>585</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble USB, presentado por CARGA como anexo del escrito señalado en el numeral **4.2.16.**, que a su vez contiene los siguientes:

**4.2.16.1.1.** Carpeta denominada “*Anexo 28*” la cual contiene dos **archivos electrónicos**<sup>586</sup> en formato *pdf* denominados “*ORGANIGRAMA ago 2020.pdf*” y “*1386\_200924113501\_001.pdf*”, que consiste en el organigrama de CARGA, y en la descripción de algunos de los puestos de la empresa. En dicho organigrama se observan las unidades de negocio y personas en cada uno de los cargos durante los

<sup>580</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “*ANEXO 14*”.

<sup>581</sup> Folios 6119 al 6154.

<sup>582</sup> Folios 6130, 6131, 6132 y 6133.

<sup>583</sup> Folio 6137 y 6138.

<sup>584</sup> Folio 6138.

<sup>585</sup> Folio 6634.

<sup>586</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “*Anexo 28*”.



años dos mil dieciocho a dos mil veinte.

**4.2.16.1.2.** Carpeta denominada “Anexo 30” la cual contiene dos **archivos electrónicos**<sup>587</sup> en formato *pdf* denominados “*Solicitud Punta Sam (1).pdf*” y “*Solicitud Punta Sam (2).pdf*”, que consisten en un escrito de once de enero de dos mil dieciocho dirigido a la Dirección General de APIQROO, en el que la representante legal de CARGA solicita el “*Contrato de Cesión Parcial de Derechos Para La Terminal Marítima de Punta Sam para la operación de embarque y desembarque de carga rodada, así como de pasajeros, para las embarcaciones [ULTRACARGA I, ULTRACARGA II y ULTRACARGA III], en la terminal de carga marítima de Punta Sam*”. Asimismo, se advierte que mediante dicho escrito CARGA solicita autorización de: área para instalar taquilla, área para carriles de líneas para el embarque, uso de área para ubicación de señales comerciales y uso de áreas comunes de espera.

**4.2.16.1.3.** Carpeta denominada “Anexo 31” la cual contiene un **archivo electrónico**<sup>588</sup> en formato *pdf* denominados “*Contrato API-COZ-GCCA-021-LT1-18.pdf*” que consiste

\*\*

**4.2.16.1.4.** Carpeta denominada “Anexo 32” la cual contiene a su vez dos subcarpetas denominadas “*15.3 Poliza de Casco*” y “*15.3 Polizas de Protección e Indemnización de las Embarcaciones*” que contienen veintiocho **archivos electrónicos**<sup>589</sup> en formato *pdf*.

\*\*

**4.2.16.1.5.** Carpeta denominada “Anexo 33” la cual contiene a su vez dos **archivos electrónicos**<sup>590</sup> en formato *pdf*, denominados “*CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.pdf*” y “*PPBS ULTRACARGA REV01[1].pdf*”, consistentes en: (i) un documento denominado “*Adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias*”, y (ii) el “*Plan de Protección del Buque*” de ULTRAMAR de quince de mayo de dos mil diecinueve, de los cuales se desprenden las normas que regulan cuestiones relacionadas con la seguridad de las embarcaciones, así como de la tripulación y, en general, el servicio de carga prestado por CARGA.

**4.2.16.1.6.** Carpeta denominada “Anexo 34.- Ingresos obtenidos por la realización del

<sup>587</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “Anexo 30”.

<sup>588</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “Anexo 31”.

<sup>589</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “Anexo 32”.

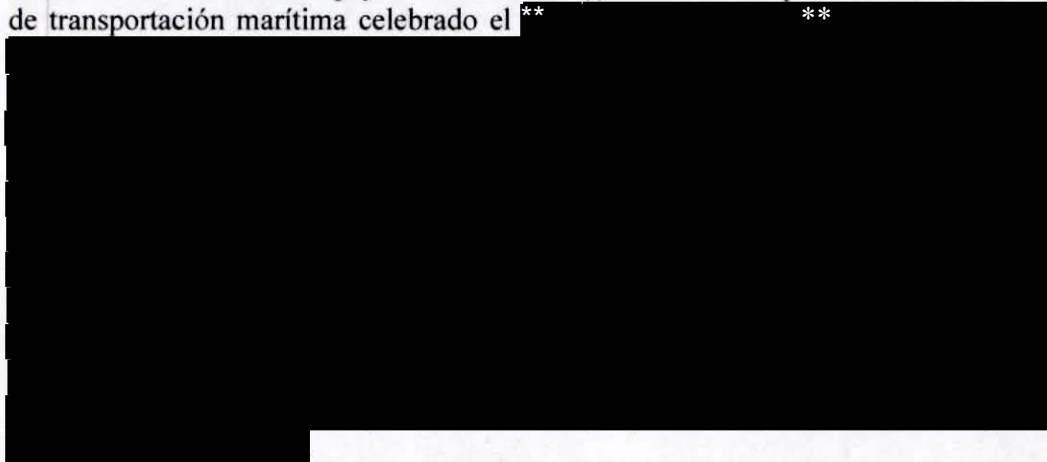
<sup>590</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “Anexo 33”.



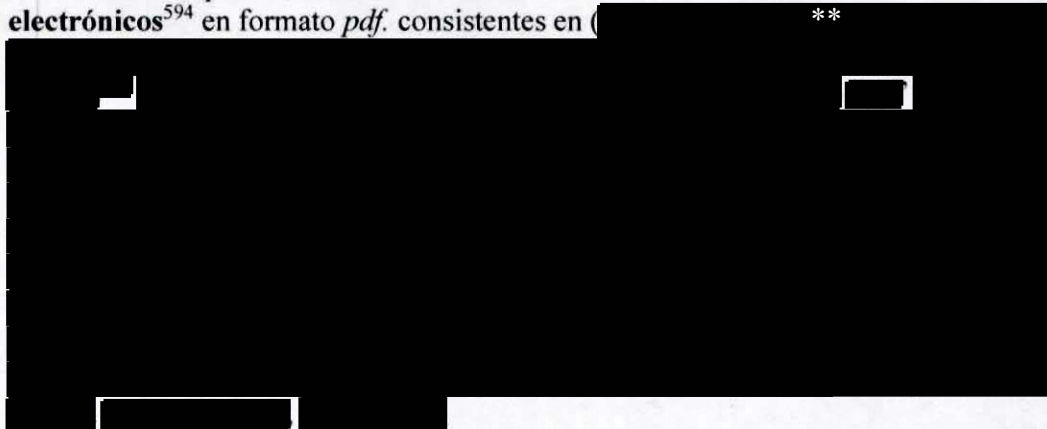


*Servicio Carga durante el Periodo*” la cual contiene tres **archivos electrónicos**<sup>591</sup> en formato *Excel*. denominados “INGRESOS 2018 01 09 2020.xls”, “INGRESOS 2020 01 09 2020.xlsx” y “INGRESOS 2019 01 09 2020.xlsx”. En dichos documentos se observan los ingresos obtenidos por CARGA por la prestación de los servicios de carga durante el periodo de marzo de dos mil dieciocho (fecha que coincide con el inicio de operaciones de dicho agente económico) a julio de dos mil veinte.<sup>592</sup>

4.2.16.1.7. Carpeta denominada “Anexo 35” la cual contiene cinco **archivos electrónicos**<sup>593</sup> en formato *pdf*. consistentes en (i) el contrato de prestación de servicios de transportación marítima celebrado el \*\*



4.2.16.1.8. Carpeta denominada “Anexo 36” la cual contiene cinco **archivos electrónicos**<sup>594</sup> en formato *pdf*. consistentes en (



Eliminado: 33 renglones y 12 palabras.

<sup>591</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “Anexo 34”.

<sup>592</sup> En los documentos descritos, los ingresos se presentan de manera desglosada por día y mes, señalando el usuario que requirió el servicio en aquellos casos en los que los usuarios solicitaron factura; y de manera agregada bajo el concepto “Público en General” para los ingresos percibidos por el resto de los usuarios que no solicitaron factura.

<sup>593</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “Anexo 35”.

<sup>594</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “Anexo 36”.

<sup>595</sup> Dicho contrato se presentó por duplicado.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

**4.2.16.1.9.** Carpeta denominada “Anexo 37” la cual contiene cinco **archivos electrónicos**<sup>596</sup> en formato *jpg*. denominados “Tarifas Punta Venado - Cozumel dic 2019.jpg”, “Tarifas Punta Venado - Cozumel agt 2018.jpg”, “Tarifas Ruta Punta Sam - Isla Mujeres agt 2020.jpg”, “Tarifas Ruta Punta Sam - Isla Mujeres sep 2018.jpg” y “Tarifas Ruta Punta Sam - Isla Mujeres dic 2019.jpg”, de los cuales se advierte publicidad con las tarifas y horarios de salida del STMC bajo la marca de ULTRAMAR en las rutas “Calica – Cozumel”, “Cozumel – Calica” y “Punta Sam – Isla Mujeres”.

**4.2.16.1.10.** Carpeta denominada “Anexo 38” la cual contiene un **archivo electrónico**<sup>597</sup> en formato *Excel* denominado “Tarifas NCMXM-3.xlsx”, consistente en una tabla en la que se observan las tarifas máximas registradas ante la DGMM, así como las tarifas efectivamente cobradas por CARGA por la prestación del STMC en las rutas “Punta Venado – Cozumel” y “Punta Sam – Isla Mujeres”, en el periodo de dos mil diecisiete (fecha del primer registro de tarifas, pese a que el inicio de operaciones fue hasta dos mil dieciocho) a dos mil veinte.

De la información obtenida del numeral **4.2.16.1.9** y **4.2.16.1.10**. se observa que CARGA ofreció las siguientes tarifas efectivamente cobradas:

| Ruta           | Categoría                  | 2018     | 2019     | 2020     |
|----------------|----------------------------|----------|----------|----------|
| RUTA CALICA    | Auto compacto (4 personas) | \$400.00 |          |          |
|                | Pasajero adulto            | \$50.00  |          |          |
|                | Pasajero niño              | \$35.00  |          |          |
| RUTA PUNTA SAM | Auto compacto              | 250.00   | \$295.00 | \$280.00 |
|                | Auto familiar              | \$449.00 | \$560.00 | \$400.00 |
|                | Pasajero adulto            | \$150.00 | \$150.00 | \$150.00 |
|                | Pasajero niño              | \$40.00  | \$100.00 | \$100.00 |
|                | Adulto Quintanarroense     | \$40.00  | \$50.00  | \$50.00  |
|                | Niño Quintanarroense       | \$15.00  | \$30.00  | \$30.00  |

**4.2.16.1.11.** Carpeta denominada “Anexo 39” la cual contiene un **archivo electrónico**<sup>598</sup> en formato *pdf*. denominado “Registro de Tarifas 23 de Octubre 2019.pdf”, que consiste en un escrito de veintitrés de octubre de dos mil diecinueve suscrito por la apoderada legal de CARGA y dirigido a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la DGMM, con fecha de recepción de veinticuatro de octubre de dos mil diecinueve mediante el cual solicita el registro de tarifas máximas para el servicio de transporte público de carga y pasajeros en la ruta “Punta Sam – Isla Mujeres” y viceversa, aclarando que dichas tarifas aplican para viaje sencillo y no incluyen impuestos.

<sup>596</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “Anexo 37”.

<sup>597</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “Anexo 38”.

<sup>598</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “Anexo 39”.



**4.2.16.1.12.** Carpeta denominada “Anexo 40” la cual contiene a su vez la subcarpeta denominada “Punto 18. Anexo 40. “Movimiento de Carga Rodada realizado por CARGA durante el PERIODO” que contiene seis **archivos electrónicos**<sup>599</sup> en formato *Excel* denominados “*REPORTE PASAJEROS Y VEHICULOS 2018 RUTA PS-IM 02 09 2020.xlsx*”, “*REPORTE PASAJEROS Y VEHICULOS 2020 RUTA PS-IM 02 09 2020.xlsx*”, “*REPORTE PASAJEROS Y VEHICULOS 2020 RUTA CALICA-CZM 02 09 2020.xlsx*”, “*REPORTE PASAJEROS Y VEHICULOS 2018 RUTA CALICA-CZM 02 09 2020.xlsx*”, “*REPORTE PASAJEROS Y VEHICULOS 2019 RUTA PS-IM 02 09 2020.xlsx*”, y “*REPORTE PASAJEROS Y VEHICULOS 2019 RUTA CALICA-CZM 02 09 2020.xlsx*”, que contienen los registros mensuales del movimiento de vehículos y pasajeros en los viajes que ha realizado CARGA en las rutas “Punta Venado – Cozumel” y “Punta Sam – Isla Mujeres” durante el periodo de marzo de dos mil dieciocho a julio de dos mil veinte. Dichos registros reflejan las tarifas cobradas, la modalidad y categoría del servicio, la terminal marítima de origen y destino, entre otras especificaciones.

**4.2.16.1.13.** Carpeta denominada “Anexo 41” la cual contiene un **archivo electrónico**<sup>600</sup> en formato *pdf* denominado “*SCT. Glosario de Términos Marítimos.pdf*”, que consiste en un glosario de términos marítimos, el cual se advierte, se encuentra publicado en la página del Gobierno Federal.<sup>601</sup>

**4.2.17.** **Documental privada** consistente en el escrito presentado por NAVEGANTO en la OFICIALÍA el veintitrés de octubre de dos mil veinte,<sup>602</sup> del que se desprenden las tarifas definidas para el STMP, por categoría, de dos mil dieciocho a dos mil veinte.

**4.2.17.1. Elemento aportado por la ciencia**<sup>603</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble USB, presentado por NAVEGANTO como anexo del escrito señalado en el numeral 4.2.17., que a su vez contiene los siguientes:

**4.2.17.1.1.** Un **archivo electrónico**<sup>604</sup> en formato *pdf* denominado “*CONSTANCIA DE*

<sup>599</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “Anexo 40”.

<sup>600</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “Anexo 41”.

<sup>601</sup> <https://www.puertodosbocas.com.mx/glosario>.

<sup>602</sup> Folios 6744 al 6751.

<sup>603</sup> Folio 6752.

| Nombre/Tipo de Boleto                | 2018  | 2019  | 2020  |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|
| Turista Extranjero Adulto Simple     | \$140 | \$140 | \$150 |
| Turista Extranjero Niño Simple       | \$115 | \$115 | \$125 |
| Turista Nacional Adulto Simple       | \$105 | \$105 | \$115 |
| Turista Nacional Niño Simple         | \$85  | \$85  | \$100 |
| Residente Quintana Roo Adulto Simple | \$35  | \$35  | \$35  |
| Residente Quintana Roo Niño Simple   | \$13  | \$13  | \$13  |
| Residente Isla Mujeres Adulto Simple | \$35  | \$35  | \$35  |
| Residente Isla Mujeres Niño Simple   | \$13  | \$13  | \$13  |
| INAPAM Simple                        | \$20  | \$20  | \$20  |

<sup>604</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada “ASTILLEROS INTEGRALES”.



*SITUACION FISCAL - AIN 19OCT20.pdf*, el cual consiste en la Cédula de Identificación Fiscal de Astilleros Integrales, S.A. de C.V., emitida por el Servicio de Administración Tributaria.

**4.2.17.1.2.** Un **archivo electrónico**<sup>605</sup> en formato *pdf* denominado "*Constitutiva Astilleros Integrales.pdf*", el cual consiste en la póliza número tres mil novecientos ocho, volumen 1, del libro de registro de sociedades mercantiles, de cuatro de mayo de dos mil once, en la que obra la constitución de Astilleros Integrales, S.A. de C.V., ante el Corredor Público Número Seis del Distrito Federal (ahora Ciudad de México).

**4.2.17.1.3.** Un **archivo electrónico**<sup>606</sup> en formato *pdf* denominado "*Constancia Situacion Fiscal 040920 NIN.pdf*", el cual consiste en la Cédula de Identificación Fiscal de Naviera Integral, S.A. de C.V., emitida por el Servicio de Administración Tributaria.

**4.2.17.1.4.** Un **archivo electrónico**<sup>607</sup> en formato *pdf* denominado "*Constitutiva Navinsa.pdf*", el cual consiste en el instrumento notarial número tres mil trescientos treinta y cuatro, de veintitrés de febrero de mil novecientos ochenta y siete, emitido por el Notario Público Seis del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), en el cual consta la constitución de Naviera Integral, S.A. de C.V.

**4.2.17.1.5.** Un **archivo electrónico**<sup>608</sup> en formato *pdf* denominado "*Cambio denominacion NPI.pdf*", el cual consiste en el instrumento notarial número noventa y siete mil setecientos treinta y cuatro, de veintiocho de mayo de dos mil dos, emitido por el Notario Público Cuarenta y Nueve del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), en el cual consta la protocolización de un Acta de Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de Naviera Integral de Cruceros, S.A. de C.V., celebrada el día diecinueve de abril del año dos mil dos, en la que entre otras cosas, se determinó el cambio denominación de dicha sociedad por el de Naviera Petrolera Internacional, S.A. de C.V.

<sup>605</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*ASTILLEROS INTEGRALES*".

<sup>606</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*NAVIERA INTEGRAL*".

<sup>607</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*NAVIERA INTEGRAL*".

<sup>608</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*NAVIERA PETROLERA INTEGRAL*".





**4.2.17.1.6.** Un **archivo electrónico**<sup>609</sup> en formato *pdf* denominado "*CONSTANCIA DE SITUACION FISCAL NAVIPIN 19OCT20.pdf*", el cual consiste en la Cédula de Identificación Fiscal de Naviera Petrolera Internacional, S.A. de C.V. emitida por el Servicio de Administración Tributaria.

**4.2.17.1.7.** Un **archivo electrónico**<sup>610</sup> en formato *pdf* denominado "*Constitutiva NPI.pdf*", el cual consiste en el instrumento notarial número ocho cientos tres, de diez de noviembre de mil novecientos noventa y siete, emitido por la Notario Público Siete de Ciudad del Carmen, Campeche, en el cual consta la constitución de Naviera Integral de Cruceros, S.A. de C.V.

**4.2.18. Documental privada** consistente en el escrito presentado por NAVEGA en la OFICIALÍA el nueve de noviembre de dos mil veinte.<sup>611</sup>

De dicho medio de convicción se desprende que NAVEGA es titular de la concesión otorgada por la APIQROO para usar y aprovechar el muelle fiscal de manera exclusiva, ubicado en Playa del Carmen.<sup>612</sup>

NAVEGA señala como servicios relacionados con el MR COZUMEL en la Terminal Marítima de Playa del Carmen, el embarque y desembarque de pasajeros; el atraque para embarcaciones; y, el amarre y/o desamarre de cabos para embarcaciones, en la terminal marítima de Playa del Carmen.

**4.2.18.1. Elemento aportado por la ciencia**<sup>613</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento electrónico USB, presentado como anexo del escrito señalado en el numeral **4.2.18**, en el que se encuentra:

**4.2.18.1.1.** Dos **archivos electrónicos** denominados "*1.- Acta Constitutiva.pdf*" y "*6.- Acta Constitutiva.pdf*", consistentes en la escritura pública número cinco mil trescientos cincuenta y cinco de veintidós de abril de mil novecientos noventa y uno, pasada ante la fe del notario público número 19 (diecinueve) de la Ciudad de Veracruz, Veracruz, de la cual se advierte que NAVEGA, es una sociedad anónima de capital variable, constituida en mil novecientos noventa y uno.

Tiene como objeto social, entre otros "*Funcionar como empresa marítima y prestar todo tipo de servicios navieros, incluyendo la reparación de embarcaciones, la transportación nacional o internacional de todo tipo de carga que pueda ser transportada por vía fluvial o marítima ya sea de cabotaje o de navegación de altura; la compra, venta, comisión, arrendamiento, subarrendamiento y explotación comercial de todo tipo de embarcaciones [...]*" y "*La prestación de servicios públicos en maniobras en zonas bajo jurisdicción federal; de servicios marítimos y portuarios; y en general la realización de las actividades relacionadas con el enlace*

<sup>609</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*NAVIERA PETROLERA INTEGRAL*".

<sup>610</sup> Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*NAVIERA PETROLERA INTEGRAL*".

<sup>611</sup> Folios 6919 al 6950.

<sup>612</sup> Cesionario mediante concurso público abierto número APIQROO-COZ-03/95.

<sup>613</sup> Folio 6951.



de las vías de comunicación marítimas con las terrestres [...] [y] el servicio de transporte multimodal, el de fondeo, atraque, desatraque o espera, enmienda, muellaje, amarre de cabos [...]

**4.2.18.1.2.** Un **archivo electrónico** denominado “14.- Permiso 2.12.15.pdf” consistente en un documento formato *pdf*, del cual se advierte NAVEGA, en su calidad de permisionario celebró un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones con la APIQROO número APIQROO-COZ-03/95, y que, mediante contrato modificatorio de treinta de junio de dos mil diez, estableció una vigencia del quince de mayo de mil novecientos noventa y seis hasta el treinta de abril de dos mil cuarenta y cuatro.

El objeto del permiso es “Usar y aprovechar bienes de dominio público de la Federación [...] para la construcción y operación de una estructura complementaria del muelle existente en la Terminal Marítima de Playa del Carmen [...] para área de atraque y acercamiento de embarcaciones, en el municipio de Solidaridad, Estado de Quintana Roo”. Dicho permiso fue emitido por la DGP el dos de octubre de dos mil quince y está registrado con el número 2.12.15.

**4.2.18.1.3** Un **archivo electrónico**<sup>614</sup> en formato *pdf*, denominado “3.- Registro Federal de Contribuyentes.pdf”, consistente en la cédula de identificación fiscal de NAVEGA, emitida por el Servicio de Administración Tributaria, en la que consta que el Registro Federal de Contribuyentes de dicha sociedad, es \*\* y que la fecha de inicio de operaciones corresponde al veintiuno de mayo de dos mil veintiuno, y que se encontraba en el estatus del padrón como “ACTIVO”.

**4.2.18.1.4.** Un **archivo electrónico**<sup>615</sup> en formato *pdf*, denominado “7.- Capital Social Actual.pdf”, consistente en el Primer Testimonio de la escritura pública número cuarenta y ocho mil trescientos, de veintinueve de abril de dos mil diecinueve, pasada ante la fe del notario público número cuarenta y nueve de del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), mediante la cual se protocolizó el acta de Asamblea General ordinaria de accionistas de NAVEGA, celebrada el día veinte de junio de dos mil dieciocho en la cual, entre otras cuestiones, \*\*

[REDACTED]

**4.2.18.1.5.** Un **archivo electrónico**<sup>616</sup> en formato *pdf*, denominado “8.- Organigrama relacionado con el Mercado Materia de la Declaratoria.pdf”. De dicho documento se advierte que A ocupa la Dirección General de NAVEGA, mientras que

<sup>614</sup> Se ubica en la carpeta raíz de dicho medio de almacenamiento.

<sup>615</sup> Se ubica en la carpeta raíz de dicho medio de almacenamiento.

<sup>616</sup> Se ubica en la carpeta raíz de dicho medio de almacenamiento.





la Gerencia General es ocupada por [REDACTED] A [REDACTED].

**4.2.18.1.6. Tres archivos electrónicos<sup>617</sup>** en formato *pdf*, denominados “14.- MIA 2009”, “14.- MIA 2014” y “14.- MIA 2018”, los cuales consisten los oficios números 04/SGA/0218/09, 04/SGA/0361/14, y 04/SGA/0036/18, respectivamente, emitidos por el Delegado Federal de la Secretaría de Medio Ambiente Recursos Naturales de Quintana Roo, mediante el cual se transcribe el contenido del acuerdo por medio del cual se tuvo por recibido el escrito de veinte de enero de dos mil catorce, presentado por [REDACTED] A [REDACTED] en representación de NAVEGA.

De los archivos se desprende lo que sigue:

**Respecto del oficio 14.- MIA 2009”:**

1. Que en el oficio 04/SGA/0218/09, emitido por la Delegación Federal en el Estado de Quintana Roo de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, previo análisis técnico de idoneidad, dicha entidad gubernamental determinó respecto del proyecto “Muelle de Cruceros de la Terminal Marítima Playa del Carmen” que resultaba factible la autorización de éste.

**Respecto del oficio 14.- MIA 2014”:**

1. [REDACTED] A [REDACTED], en representación de NAVEGA, presentó una solicitud de modificación del plazo para la etapa de preparación del sitio de construcción del proyecto denominado “Muelle de Cruceros de la Terminal Marítima de Playa del Carmen”, autorizado en materia de impacto ambiental mediante oficio 04/SGA/0218/09, de veintitrés de enero de dos mil nueve, ubicado en la terminal marítima de la ciudad playa del Carmen (Muelle Sur), entre la 1ª Sur y 5ª avenida, Zona Federal Marítima Terrestre, en el municipio de Solidaridad, Quintana Roo;
2. Atento a la solicitud antes referida, la Delegación Federal de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, comunicó que la modificación del plazo establecido para la construcción del proyecto contenido en el segundo oficio resolutivo oficio 04/SGA/0218/09, no afecta el contenido de la autorización otorgada por lo que el plazo para la presentación del sitio y construcción del proyecto, “comenzará a partir del 27 de febrero de 2014 y vencerá el 31 de diciembre de 2018”.
3. La citada autoridad exhortó a [REDACTED] A [REDACTED], en representación de NAVEGA, a continuar dando cabal cumplimiento a cada uno de los términos condicionantes establecidos en el oficio antes referido con especial énfasis en los plazos y programas marcados para cada uno de los mismos “*ya que el incumplimiento de cualquiera de los términos y condiciones establecidos [...] lo hará acreedor a las sanciones establecidas en la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente y las demás disposiciones que resulten aplicables*”.

Eliminado: 14 palabras.

<sup>617</sup> Se ubica en la carpeta raíz de dicho medio de almacenamiento.



**Respecto del oficio "14.- MIA 2018":**

1. [REDACTED], en representación de NAVEGA, presentó una solicitud de modificación del plazo para la etapa de preparación del sitio de construcción del proyecto denominado "Muelle de Cruceros de la Terminal Marítima de Playa del Carmen", autorizado en materia de impacto ambiental mediante oficio 04/SGA/0218/09, de veintitrés de enero de dos mil nueve, ubicado en la terminal marítima de la ciudad playa del Carmen (Muelle Sur), entre la 1ª Sur y 5ª avenida, Zona Federal Marítima Terrestre, en el municipio de Solidaridad, Quintana Roo;

2. Atento a la solicitud antes referida, la Delegación Federal de la Secretaría de Medio Ambiente Recursos Naturales, comunicó a [REDACTED] A [REDACTED] en representación de NAVEGA, que la modificación del plazo establecido para la construcción del proyecto contenido en el segundo oficio resolutivo oficio 04/SGA/0218/09, *"no resulta[ba] procedente, toda vez que el proyecto aún se encuentra vigente en la etapa de preparación de sitio y construcción hasta el 31 de diciembre de 2018"*.

3. La citada autoridad exhortó a [REDACTED] A [REDACTED], en representación de NAVEGA, a continuar dando cabal cumplimiento a cada uno de los términos condicionantes establecidos en el oficio antes referido con especial énfasis en los plazos y programas marcados para cada uno de los mismos *"ya que el incumplimiento de cualquiera de los términos y condiciones establecidos [...] lo hará acreedor a las sanciones establecidas en la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente y las demás disposiciones que resulten aplicables"*.

4.2.18.1.7. Un **archivo electrónico**<sup>618</sup> en formato *pdf* denominado "14.- Permiso 2.12.15", el cual contiene el permiso No. 2.12.15 de dos de octubre de dos mil quince, otorgado a NAVEGA, por la DGP Director General de Puertos de la SCT.

Del archivo se desprende lo siguiente:

1. La Delegación Federal en el Estado de Quintana Roo dependiente de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, mediante oficio 04/SGA/0218/09 000894 de veintitrés de febrero de dos mil diecinueve, determinó autorizar de manera condicionada a NAVEGA, la realización de obras y actividades correspondientes al proyecto de ampliación y remodelación del muelle de la terminal de playa del Carmen, con vigencia de cinco años para la etapa de preparación y construcción de las obras y setenta años para la operación y mantenimiento;

2. Que mediante diverso oficio 04/SGA/0361/14 de veintisiete de febrero de dos mil catorce, la citada Delegación Federal, modificó el plazo establecido para la construcción del proyecto, por lo que el plazo para la preparación del sitio y construcción del mencionado proyecto comenzaría a partir del veintisiete de febrero de dos mil catorce y vencería el treinta y uno de diciembre de dos mil dieciocho;

<sup>618</sup> Se ubica en la carpeta raíz de dicho medio de almacenamiento.





3. Que NAVEGA, cuenta con un permiso expedido por el Director General de Puertos de la SCT para usar y aprovechar bienes de dominio público de la Federación, consistentes en una superficie de zona federal marítima, afectando 5,160.674 m<sup>2</sup> (cinco mil ciento sesenta punto seiscientos setenta y cuatro) para la construcción y operación de una estructura complementaria del muelle existente en la Terminal Marítima de Playa del Carmen, a base de las pilas prefabricadas de concreto reforzado y 17,721.601 m<sup>2</sup> (diecisiete mil setecientos veintiuno punto seiscientos uno) de operación exclusiva, para área de atraque y acercamiento de embarcaciones, en el Municipio de Solidaridad, Estado de Quintana Roo.

**4.2.18.1.8.** Un **archivo electrónico**<sup>619</sup> en pdf denominado “14.- Permiso 734/2017”, el cual contiene copia digitalizada del oficio 734/2017 de seis de julio de dos mil diecisiete, otorgado a NAVEGA, por el Director General de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, del cual se desprende que a dicho agente económico, le fue concedido un permiso para el vertimiento de 51 (cincuenta y uno) pilotes de concreto con un diámetro de 80 (ochenta) centímetros de sección octagonal con un estimado de 3m<sup>3</sup> (tres) de concreto como soporte de la estructura conformada por traveses, losas y faldones de concreto prefabricado para un tramo nuevo de 98.40 (noventa y ocho punto cuarenta) metros lineales, el cual se adicionaría a los 185 (ciento ochenta y cinco) metros lineales del muelle existente, haciendo una longitud total al término de la obra de 283.40 (doscientos ochenta y tres punto cuarenta) metros lineales de muelle correspondientes a la segunda etapa del proyecto denominado “Muelle de Cruceros de la Terminal Marítima de Playa de Carmen” en la zona marina adyacente a la Terminal Marítima del municipio de Solidaridad en el Estado de Quintana Roo.

**4.2.18.1.9.** Un **archivo electrónico**<sup>620</sup> en pdf denominado “14.- Permiso Vertimineto 094/2016”, el cual contiene copia digitalizada del oficio num.- 2C.15.1.-094/2016 de veintiséis de mayo de dos mil dieciséis, emitido por el Director General de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por el que se concedió a NAVEGA un permiso exclusivo para el vertimiento de los materiales, por la vigencia de 6 (seis) meses.

**4.2.18.1.10.** Un **archivo electrónico**<sup>621</sup> en pdf denominado “16.-Proyección de Crecimiento anual 2015-2020”, el cual contiene la proyección de crecimiento anual de los años comprendidos entre dos mil quince a dos mil veinte, en los rubros de “Embarque”, “Atraque” y “Amarre”.

**4.2.18.1.11.** Un **archivo electrónico** denominado “18.- Ingresos Mensuales.xlsx”<sup>622</sup> el cual se encuentra en formato *Excel*. En dicho documento se observan lo que parecen ser los ingresos mensuales de NAVEGA, por la prestación de los servicios de carga en

<sup>619</sup> Se ubica en la carpeta raíz de dicho medio de almacenamiento.

<sup>620</sup> Se ubica en la carpeta raíz de dicho medio de almacenamiento.

<sup>621</sup> Se ubica en la carpeta raíz de dicho medio de almacenamiento.

<sup>622</sup> Se ubica en la carpeta raíz de dicho medio de almacenamiento.

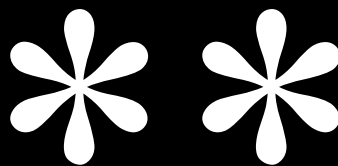


los años comprendidos entre dos mil quince a dos mil veinte.

**4.2.18.1.12.** Un **archivo electrónico** denominado "20.- INVERSIONES.xlsx" el cual se encuentra en formato *Excel*. De dicho documento se desprende lo que parece ser las cantidades de dinero destinadas por NAVEGA, durante dos mil catorce a dos mil diecinueve, para la construcción del muelle y otros gastos.

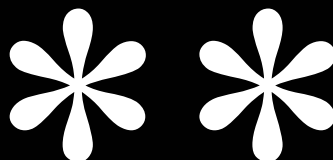
**4.2.18.1.13. Archivos electrónicos:** "29 Y 30.- MINUTA ENERO 2019.PDF"; [2] "29 Y 30.- MINUTA COMITE PDC ABRIL.pdf"; [3] "29 Y 30.- MINUTA COMITE PDC FEBRERO (2).pdf"; [4] "29 Y 30.- MINUTA COMITE PDC JUNIO 2019.pdf"; [5] "29 Y 30.- MINUTA COMITE PDC MARZO.pdf"; [6] "29. Y 30- MINUTA COMITE PDC MAYO.pdf", los cuales se encuentran en formato pdf. y corresponden a diversas minutas relativas a sesiones ordinarias del Comité de Operaciones de Playa del Carmen, Municipio de Solidaridad, Estado de Quintana Roo. De dichos documentos se advierten las discusiones del referido Comité en la que se daba a conocer el reporte de operatividad de NAVEGA en la terminal marítima de Playa del Carmen.

**4.2.19. Comparecencia de** [REDACTED] **A** [REDACTED] de once de noviembre de dos mil veinte,<sup>623</sup> en la que manifestó lo siguiente:



<sup>623</sup> Folios 6987 al 7008.





De lo anterior se advierte que la persona que en ese momento se ostentó sin acreditarlo como representante de JETWAY<sup>624</sup> señaló no prestar el STMP durante el PERIODO. Por su parte, los permisos que se le otorgaron para prestar el STMP fueron del veinticinco de agosto del dos mil veinte.

**4.2.20. Documental privada** consistente en el escrito presentado por APIQROO en la OFICIALÍA el veintinueve de septiembre de dos mil veinte.<sup>625</sup>

Del mismo se desprende que la APIQROO manifestó que los agentes económicos que prestan el STMP en el MR COZUMEL “[...] cuentan con personal propio para la actividad de ataque [sic] y embarque/desembarque [...] cada que llega la embarcación, ellos la asisten directamente, el personal de APIQROO no participa en esa actividad [...] “[e]l único servicio portuario que presta directamente [...] es el servicio de amarre y desamarre de cabos [...] en la terminal marítima de trasbordadores de Cozumel [...]”<sup>626</sup>

También señaló que [...] el único servicio que se proporciona a dichas embarcaciones, es únicamente en [sic] de uso de infraestructura portuaria para el desembarque y embarque de sus pasajeros que se comprende en el uso de un espacio en cualquiera de las bandas de atraque para que se amarre por sus propios medios y personal durante un periodo de 15 minutos aproximadamente [...] no se requiere de ningún equipo especial para realizar en [sic] embarque y desembarque de pasajeros, ya que las embarcaciones que dan servicio de transporte de pasajeros, están equipadas con rampas metálicas a los costados de la embarcación [...] el servicio de transporte de pasajeros no requiere el manejo de carga, almacenaje, alijo, estiba etc., ya que los pasajeros que viajan con maletas las bajan ellos mismos por sus propios medios”<sup>627</sup>

De lo anterior se concluye que la APIQROO solo presta el servicio de amarre y desamarre de cabos y el uso de infraestructura, el resto de las maniobras las realizan las prestadoras con su propio personal.

**4.2.21. Elemento aportado por la ciencia**<sup>628</sup> que obra en medios electrónicos, consistente en un disco compacto adjunto al acuerdo de integración emitido el diez de diciembre de dos mil veinte por

<sup>624</sup> Mediante acuerdo de veinte de octubre de dos mil veinte, se tuvo por reconocida la personalidad del compareciente como representante legal de JETWAY.

<sup>625</sup> Folios 7252 al 7280.

<sup>626</sup> Folio 7271.

<sup>627</sup> Folios 7255 y 7256.

<sup>628</sup> Folio 7304.



el titular de la DGMR, en el cual constan, entre otros, los siguientes archivos:

**4.2.21.1.** Un **archivo electrónico** en formato *pdf* denominado: “1. *Conociendo Quintana Roo*”, en el cual se destaca que Quintana Roo cuenta con 11 (once) municipios y 4,458 (cuatro mil cuatrocientas cincuenta y ocho) localidades urbanas y rurales, colinda al oeste con los estados de Campeche y Yucatán; al norte con Yucatán y el Golfo de México, al este con el mar Caribe y al sur con Belice y la bahía de Chetumal.

**4.2.21.2.** Un **archivo electrónico** denominado “3. *Aeropuerto en Isla Mujeres. Mexican Caribbean*”, el cual se observa que Isla Mujeres cuenta con un pequeño aeropuerto exclusivamente para vuelos privados, no existen vuelos regulares hacia Isla Mujeres, tiene capacidad para avionetas pequeñas tipo *cesna* y algunos jets pequeños. Puede recibir vuelos durante el día, pero no en la noche, al no tener luces en la pista y no se autoriza volar de noche a aviones tipo *cesna*.

De lo anterior se advierte que no cuenta con pista de aterrizaje para el público en general, por lo que es difícil el acceso a Isla Mujeres por transporte aéreo.

**4.2.21.3.** Los **archivos electrónicos** en formato *Excel* “22. *Tipo de Cambio\_2018\_consulta\_20201208-080640500 (2018).xlsx*” y “23. *Tipo de Cambio\_2019 Consulta\_20201207-120621284 (1).xlsx*”, en los que se observa información sobre que el tipo de cambio promedio del peso mexicano respecto al dólar de los Estados Unidos de América durante dos mil dieciocho y dos mil diecinueve.

Asimismo, del archivo electrónico en formato *Excel* denominado “23. *Tipo de Cambio\_2019 Consulta\_20201207-120621284 (1).xlsx*”, se advierte que el tipo de cambio promedio anual de dos mil diecinueve ascendió a \$19.26 (diecinueve pesos 26/100 M.N.) por dólar americano y del archivo “22. *Tipo de Cambio\_2018\_consulta\_20201208-080640500 (2018).xlsx*” se advierte que el tipo de cambio promedio anual de dos mil dieciocho ascendió a \$19.24 (diecinueve pesos 24/100 M.N.) por dólar americano.

Dicha información fue utilizada para convertir las cantidades que presentaron los agentes económicos investigados a moneda nacional.

**4.2.21.4.** Un **archivo electrónico** denominado “25. *Programa Rector de Desarrollo Costero*”.

De este documento se advierte que, si bien Cancún no es propiamente un puerto, en esta localidad se realizan actividades marítimas y portuarias en diferentes puntos de su litoral costero y lagunar, llevadas a cabo en Bahía de Mujeres, Laguna Nichupté, Caribe, o en Marina Hacienda del Mar a 1.5 Km Carretera Puerto Juárez-Punta Sam.

Asimismo, en caso de Isla Mujeres, incluye dos terminales marítimas para ferris que cubren las RUTAS ZONA HOTELERA a cargo de la APIQROO; y la otra denominada terminal marítima Gran Puerto, Cancún, que cubre la RUTA PUERTO JUÁREZ. Esta cuenta con un muelle para ferris de pasajeros y con marina de sesenta espacios, de los cuales cuarenta son para recibir embarcaciones de





hasta 20 (veinte) metros de eslora y 6 (seis) posiciones para mega yates de hasta 40 (cuarenta) metros de eslora. Esta terminal es operada por la iniciativa privada.

Además, hay una terminal para transbordadores, a cargo de la APIQROO, que maneja la totalidad de la carga naviera que llega a la isla, por lo que registra un frecuente tráfico de carga y vehículos de los transbordadores que cubren la ruta de abasto a la isla, procedentes de la terminal marítima de Punta Sam.

Por lo que hace a Cozumel, esta cuenta con la terminal marítima de San Miguel que brinda el servicio a ténders, embarcaciones turísticas y ferris de pasajeros, tiene una capacidad de 20,158 (veinte mil ciento cincuenta y ocho) m<sup>2</sup> y es operada por la APIQROO.

**4.2.21.5.** Un **archivo electrónico** en formato *pdf* denominado “26. Resolución DE.020.2009”. Del cual se advierte que [REDACTED] \*\*, es el grupo económico formado por [REDACTED] \*

**4.2.21.6.** Un **archivo electrónico** en formato *pdf* denominado “28. Número de habitantes. Quintana Roo” del cual se advierte que Quintana Roo ocupa el lugar 26 (veintiséis) a nivel nacional por su número de habitantes, al menos hasta el dieciocho de enero de dos mil veintiuno que se realizó la consulta y que en Quintana Roo se concentra una porción del territorio insular Mexicano.

**4.2.21.7.** Un **archivo electrónico** en formato *pdf* denominado “29. Territorio Insular”, del cual se desprende que en el estado de Quintana Roo, “los municipios de Lázaro Cárdenas, Isla Mujeres y Cozumel concentran una porción del territorio insular y en conjunto forman parte de la zonificación del Golfo de México y el Mar caribe: las islas Holbox, Contoy, Isla Mujeres y Cancún, Isla de Cozumel, Banco Chinchorro e islas de la Bahía de Chetumal”.

**4.2.21.8** Un **archivo electrónico** en formato *pdf* denominado “30. Permisos STMP”, en el cual consta información respecto de los permisos para prestaciones de servicios en vías navegables, con embarcaciones en navegación interior o cabotaje transporte de pasajeros, turismo náutico y crucero turístico.

Del mismo destaca que MAGNA tiene permisos otorgados en dos mil dieciocho, uno a la embarcación Ultramar IV con número de permiso 025/2018 y otro para la embarcación MIXCOATL, con numero de PERMISO 027/2018.

**4.2.21.9.** Los **archivos electrónicos** en formato *pdf* denominados “31. Permiso Magaña 1.pdf”, “32. Permiso Magaña 2.pdf” y “33. Permiso Magaña 3.pdf”, de los cuales se desprenden tres permisos otorgados por la SCT para prestar el STMP a “Transportes Marítimos Magaña” mismos que tuvieron vigencia hasta dos mil quince y dos mil ocho en la RUTA PUERTO JUÁREZ.

De lo anterior se advierte que TRANSPORTES MAGAÑA prestaba el STMP en la RUTA PUERTO JUÁREZ y Ruta Punta Sam con las embarcaciones “Caribbean Miss Valentina”, “Caribbean Miss” y “Caribbean Lady”.

Eliminado: 9 palabras.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

**4.2.21.10.** Un **archivo electrónico** en formato pdf denominados “6. Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo. 17 de octubre de 2019 (1).pdf” del que se desprende el acuerdo por el que se actualizan las tarifas para el cobro de servicio público de transporte de pasajeros de automóviles en la modalidad de taxi en los municipios de Benito Juárez, Felipe Carrillo Puerto, Isla Mujeres, José María Morelos, Lázaro Cárdenas, Othón P. Blanco, Solidaridad, Tulum, Bacalar y Puerto Morelos en Quintana Roo para el dos mil diecinueve.

A continuación se enlistan las tarifas pertenecientes al municipio de Benito Juárez en las siguientes zonas:

| Tarifas servicio de Taxi <sup>629</sup> |                        |                           |                           |                            |
|---|------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Origen                                  | Destino                | Precios                   |                           |                            |
|   |                        | Ruleteros                 | Taxi (14 pasajeros)       | Sitio                      |
| Puerto Juárez <sup>630</sup>            | Zona PS <sup>631</sup> | N/A                       | \$54.00                   | N/A                        |
|   | Zona H1                | N/A                       | \$77.00                   | N/A                        |
|   | Zona H2                | N/A                       | \$117.00                  | N/A                        |
|   | Zona H3                | N/A                       | \$152.00                  | N/A                        |
| Zona Hotelera 1<br>(Zona H1)            | Puerto Juárez          | \$110.00                  | \$340.00                  | \$205.00                   |
|   | Zona PS                | \$130.00                  | \$485.00                  | \$240.00                   |
|   | Zona H2                | \$110.00                  | \$340.00                  | \$175.00                   |
|   | Zona H3                | \$120.00                  | \$410.00                  | \$200.00                   |
| Zona Hotelera 2<br>(Zona H2)            | Puerto Juárez          | \$160.00                  | \$525.00                  | \$265.00                   |
|   | Zona PS                | \$185.00                  | \$590.00                  | \$290.00                   |
|   | Zona H1                | \$100.00                  | \$340.00                  | \$175.00                   |
|   | Zona H3                | \$109.00                  | \$340.00                  | \$175.00                   |
| Zona Hotelera 3<br>(Zona H3)            | Puerto Juárez          | \$195.00                  | \$610.00                  | \$305.00                   |
|   | Zona PS                | \$225.00                  | \$680.00                  | \$340.00                   |
|   | Zona H1                | \$120.00                  | \$410.00                  | \$200.00                   |
|   | Zona H2                | \$100.00                  | \$340.00                  | \$175.00                   |
| Origen                                  | Destino                | Precios                   |                           |                            |
|   |                        | Taxi<br>(1 a 4 pasajeros) | Taxi<br>(5 a 8 pasajeros) | Taxi<br>(9 a 14 pasajeros) |
| Punta Venado<br>(Cálica)                | Playa del<br>Carmen    | \$275.00                  | \$250.00                  | \$715.00                   |

De lo anterior se desprende que los precios de transporte entre los diferentes destinos ubicados dentro de Puerto Juárez, Punta Sam y la Zona Hotelera de Cancún, Quintana Roo, oscilan, entre los \$54.00 (cincuenta y cuatro pesos 00/100 M.N) siendo la tarifa más baja, y los \$680.00 (seiscientos ochenta pesos 00/100 M.N) siendo la tarifa más alta observada para el año dos mil diecinueve; es importante destacar que los precios observados también varían en función de la categoría de taxi, apreciándose precios significativamente más altos en los de sitio que en los ruleteros, pero en ambos casos menores que los taxis para catorce pasajeros.

<sup>629</sup> Calculadas para el año dos mil diecinueve, conforme a tarifas máximas publicadas en el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo, Tomo III, número 118 extraordinario, novena época, del diecisiete de octubre del dos mil diecinueve

<sup>630</sup> Incluye Puerto Juárez y Gran Puerto.

<sup>631</sup> Al respecto, hace referencia a PUNTA SAM.



### Conclusiones

Se precisa que, respecto de los **elementos aportados por la ciencia**, la mayoría afirman hechos propios de quienes los presentan por lo que es posible atribuirles la información contenida o se trata de información presentada por autoridades que, además, no entra en conflicto con lo señalado por el resto de los agentes investigados, en este sentido se le otorga el valor que corresponde de conformidad con el artículo 203 del CFPC; a mayor abundamiento:

MAGNA presentó los elementos aportados por la ciencia descritos en los numerales **4.2.6.1.** y **4.2.15.1.**, por lo que se consideran reconocidos por esta persona y al no haber sido objetados ayudan a corroborar la veracidad y fiabilidad del contenido de dichos archivos electrónicos, y de los que, entre otras cuestiones se advierte que participa en el mercado prestando el STMP en modalidad ferri con diversas embarcaciones propias y arrendadas en la RUTA COZUMEL, RUTAS ZONA HOTELERA y RUTA PUERTO JUÁREZ.

WINJET y TRANSCARIBE presentaron los elementos aportados por la ciencia descritos en los numerales **4.2.7.1.** y **4.2.12.1.1** los cuales se consideran reconocidos por dichas personas al haber sido presentados por ellos mismos, lo que ayuda a corroborar la veracidad y fiabilidad del contenido de dichos documentos electrónicos, y del que se aprecia que WINJET participa en el MR COZUMEL prestando el STMP en ferri, por lo que hace a TRANSCARIBE se advierte que este presta el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la RUTA CALICA.

La información contenida en los elementos referidos en los numerales **4.2.1.1,** **4.2.4.1.,** **4.2.10.1.,** **4.2.14.1.** y **4.2.17.1.1** fue presentada por NAVEGANTO por lo que se consideran reconocidos por dicha persona al haber sido presentados por la misma, lo que ayuda a corroborar la veracidad y fiabilidad del contenido de dichos archivos electrónicos, y del que se aprecia que NAVEGANTO participó en el MR ISLA MUJERES en la prestación del STMP en modalidad ferri.

Por lo que hace a las conclusiones obtenidas mediante la información analizada en los numerales **4.2.5.1.** y **4.2.16.1.1.** fue presentada por CARGA por lo que se consideran reconocidos por dicha persona al haber sido presentados por la misma, lo que ayuda a corroborar la veracidad y fiabilidad del contenido de dichos archivos electrónicos, y del que se aprecia que CARGA cuenta con permisos de transporte de pasajeros a bordo de transbordadores y considera que no es un sustituto del STMP en ferri.

La información analizada mediante el numeral **4.2.18.1** por NAVEGA obtiene su fiabilidad al tratarse de información propia y del que se advierte que NAVEGA es cesionario del muelle ubicado en la Terminal Marítima de Playa del Carmen.

La fiabilidad de la información contenida en los elementos referidos en los numerales **4.2.13.** y **4.2.21.** se encuentra en que fue certificada por la AI al momento de integrarla al EXPEDIENTE, además de tratarse de información presentada por la APIQROO quien es la autoridad encargada de prestar los servicios portuarios.

La fiabilidad de de la información contenida en los elementos referidos en los numerales **4.2.2.** y **4.2.11** radica en que los mismos fueron presentados por una autoridad federal (SCT y DGMM), por



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

lo que se considera que además de tratarse de hechos notorios, se trata de información que obra en la base de datos de estas autoridades por lo que puede ser accesible para ulteriores consultas.

Se advierte que MAGNA y WINJET no objetaron en cuanto a su valor probatorio los elementos de convicción referidos en el DP. En este sentido, en términos del artículo 203 del CFPC,<sup>632</sup> aquellos documentos privados provenientes de agentes económicos diversos prueban plenamente en contra de éstos al no haber sido objetados.

Ahora bien, de la adminiculación de los elementos descritos en este apartado y en congruencia con el análisis realizado en el apartado MANIFESTACIONES de esta resolución, se realizan las siguientes conclusiones:

- De los elementos analizados en los numerales 4.2.1, 4.2.6., 4.2.7.1.11. y 4.2.11.1.1 se advierte que han existido más prestadores, pero actualmente los prestadores del STMP en los MERCADOS RELEVANTES son MAGNA en el MR ZONA HOTELERA y MR PUERTO JUÁREZ; y MAGNA y WINJET en el MR COZUMEL, en los periodos señalados en la siguiente tabla.

| Prestador del STMP  | Periodo que prestaron o prestan el STMP  | Ruta                              |
|---|--|-----------------------------------|
| WINJET <sup>633</sup>   | 2013 por lo menos hasta la fecha de emisión de esta resolución.                                    | RUTA COZUMEL                      |
| MAGNA <sup>634</sup>  | Al menos desde 2011 hasta la fecha de emisión de esta resolución.                                  | RUTA ISLA MUJERES<br>RUTA COZUMEL |
| AGENTES QUE HAN PRESTADO EL SERVICIO                          |  |                                   |
| NAVEGANTO   | Al menos desde el 28 febrero de 2018 [fecha que inicio operaciones] hasta el 16 de agosto de 2020. | RUTA PUERTO JUÁREZ                |
| Transportes Marítimos Magaña                                  | Al menos desde el 27 de agosto de 2002 [fecha del otorgamiento del primer permiso] hasta 2016.     | RUTA PUERTO JUÁREZ                |
| Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A. de C.V. | Al menos desde 2015 a 2018 que fue suspendido  | RUTA COZUMEL                      |

<sup>632</sup> Dicho artículo refiere lo siguiente: “[...] El documento proveniente de un tercero sólo prueba en favor de la parte que quiere beneficiarse con él y contra su coligante, cuando éste no lo objeta [...]”.

<sup>633</sup> WINJET actualmente cuenta con cinco embarcaciones para prestar el STMP en ferri de conformidad con lo señalado en el numeral 4.2.7.

<sup>634</sup> Para la prestación del STMP MAGNA utiliza veintidós embarcaciones, tanto propias como arrendadas de conformidad con lo señalado en el numeral 4.2.6.1.12.





|         |  |                    |
|---------|--|--------------------|
| MARINSA | Al menos desde el 28 de agosto de 2017 [fecha del otorgamiento del primer permiso] hasta el 2020 que se dieron por terminados a petición de parte. | RUTA PUERTO JUÁREZ |
|---------|--|--------------------|

- El STMP es un servicio permanente que requiere de permiso para operar, con horarios establecidos que transporta a personas de un lugar a otro de manera constante y requiere de posiciones de atraque para realizar el embarque y desembarque, lo anterior de conformidad con lo señalado en los numerales 4.2.4.1.6, 4.2.11, 4.2.7, 4.2.6.1.9., 4.2.13.2. y 4.2.21.8.
- El STMC, el servicio de transbordadores, el servicio de turismo náutico o el transporte en modalidad de ténider y chárter no pueden ser considerados sustitutos del STMP, con base en la evidencia señalada en los numerales 4.2.5., 4.2.5.1.3., 4.2.6, 4.2.7, 4.2.7.1.13, 4.2.9, 4.2.12, 4.2.13.1., 4.2.13.2., 4.2.13.6. y 4.2.16.

Lo anterior principalmente por las siguientes diferencias:

|   | Transbordador           | STMP en modalidad turismo náutico         | STMP en ferri           |
|---|-------------------------|---|-------------------------|
| Requiere permiso                            | Sí, emitido por la DGMM | Sí, emitido por las capitanías de puertos | Sí, emitido por la DGMM |
| Únicamente presta el servicio de transporte | No, también STMC.       | No, incluye actividades recreativas.      | sí                      |
| Va de punto A punto B                       | sí                      | No, tiene paradas intermedias.            | sí                      |

Aunado a las diferencias señaladas en la tabla anterior, existen diferencias particulares de los distintos servicios como son:

- el servicio de transbordador es la combinación del STMP y el STMC y para el transporte de pasajeros es indispensable la transportación de un vehículo. Los costos y horarios son distintos, requiere de instalaciones especiales por el volumen de la carga, no tiene la misma frecuencia de viajes, son menos veloces, requieren de servicios más costosos, por lo que sus boletos también lo son y tienen salidas más espaciadas.
- el STMP en la modalidad de ténider y chárter se trata de la renta completa de la embarcación en algunos casos por tiempo definido y en otros para trasladarlos a un lugar y regresarlos al mismo lugar, generalmente se rentan estas embarcaciones por evento para llevar Tours de cruceros a Playa del Carmen.
- Los prestadores del STMP tienen la posibilidad de participar en los MERCADOS RELEVANTES con embarcaciones propias o arrendadas, aunque en ambos casos se



trata de inversiones altas, como se señaló en los numerales 4.2.1.1.6, 4.2.1.1.7., 4.2.1.1.8., 4.2.1.1.10, 4.2.1.1.15., 4.2.1.1.17., 4.2.4.1.2., 4.2.4.1.3., 4.2.6.1.11, 4.2.6.1.13, 4.2.6.1.14., 4.2.6.1.17, 4.2.7.1.12., 4.2.14.1.5. y 4.2.15.1.4.

De conformidad con lo anterior, los costos que los agentes económicos deben erogar por participar en el mercado con una embarcación arrendada, ronda entre [REDACTED] \*\* [REDACTED] más IVA mensuales hasta [REDACTED] \*\* [REDACTED] por la embarcación *Ultramar* arrendada por MAGNA, la primera celebrada con una empresa nacional y la segunda con una empresa extranjera.

Por otro lado, para adquirir una embarcación se observó que el costo más bajo fue de [REDACTED] \*\* [REDACTED] una embarcación usada adquirida por WINJET a [REDACTED] \*\* [REDACTED] por la embarcación *Ultramar* adquirida por MAGNA, la primera celebrada con una empresa nacional y la segunda con una empresa extranjera.

- Entre los costos más significativos para ingresar al mercado y prestar el STMP son los de publicidad, compra o fletamento o arrendamiento de embarcaciones, como se señaló en las pruebas analizadas en los numerales 4.2.4.1.4, 4.2.7.1.12, 4.2.7.1.14 y 4.2.6.1.14.
- Existen servicios que los agentes económicos que prestan el STMP requieren, como el uso de la infraestructura portuaria, la provisión de diésel, renta de taquillas y seguros y fianzas, como se desprende de los numerales 4.2.7, 4.2.6.1.16., y 4.2.12.

De la adminiculación de los elementos señalados en los numerales 4.2.12.1.5 y 4.2.12.1.6 se advierte que el servicio de uso de infraestructura del muelle fiscal de la APIQROO [REDACTED] B [REDACTED]

Por su parte, tal y como se advierte de los numerales 4.2.1.1.4, 4.2.6.1.19, 4.2.6.1.20, 4.2.7.1.13., y 4.2.12.1.8, [REDACTED] B [REDACTED]

Por lo que hace a seguros y fianzas, de conformidad con los numerales 4.2.7.1.18. y 4.2.12, se paga aproximadamente [REDACTED] B [REDACTED]

Eliminado: 12 renglones y 48 palabras.



El STMP en Isla Mujeres, Puerto Juárez y Cozumel no cuenta con sustitutos por el lado de la oferta y la demanda. Lo anterior en el entendido que: (i) no existe infraestructura para utilizar el servicio de transporte terrestre o aéreo para este destino o los costos se incrementan demasiado; (ii) como se estableció en párrafos anteriores, las embarcaciones como ténder, chárter, embarcaciones turísticas o transbordador tienen diferencias importantes que hacen que no puedan ser considerados sustitutos, tal como se explicará más a detalle en el apartado "5.1. MERCADO RELEVANTE".<sup>635</sup> En este sentido, los consumidores no cuentan con opciones viables para trasladarse a la Isla Mujeres o Cozumel y los proveedores de servicios de las otras embarcaciones tendrían que incurrir en costos significativos para poder cubrir la demanda destinada a los ferris. Lo anterior se desprende de las pruebas con numerales 4.2.4, 4.2.5., 4.2.6., 4.2.7, 4.2.8, 4.2.20, 4.2.13.2. y 4.2.21.2.

- Como se desprende de lo señalado en los 4.2.5., 4.2.6., 4.2.7, 4.2.7.13. y 4.2.12 no es dable considerar como sustitutos el STMP y el STMC, cuestión que fue señalada por MAGNA, WINJET y CARGA.
- Aunque el destino RUTA PUERTO JUÁREZ y la RUTAS ZONA HOTELERA es el mismo, se observó una amplia diferencia de las tarifas ofrecidas por MAGNA y NAVEGANTO en Puerto Juárez con las ofrecidas por MAGNA en ZONA HOTELERA [ya que es el único prestador en esta zona], tomando la información obtenida de las pruebas señaladas en los numerales 4.2.1.17 y 4.2.6.1.1.5.
- Del análisis de los elementos señalados en los numerales 4.2.1.1.5., 4.2.4.1., 4.2.6.1.10, 4.2.6.1.15. se observó una variación de precios considerable de una zona a otra, lo que da la impresión que se trata de dos mercados distintos, pues los usuarios de la RUTA PUERTO JUÁREZ tendrían que absorber un incremento alto para acudir a utilizar el STPM en la ZONA HOTELERA.
- Para mayor claridad, se realizaron los siguientes cálculos que muestran los cambios tarifarios obtenidos con la información proporcionada por MAGNA y NAVEGANTO en RUTA PUERTO JUÁREZ y en RUTAS ZONA HOTELERA para el año dos mil veinte.<sup>636</sup>

| Segmento de mercado | Tarifas efectivas ofertadas en la RUTA PUERTO JUÁREZ por los prestadores del STMP. <sup>637</sup> |           | Aumento en comparación con las tarifas ofertadas en la RUTAS ZONA HOTELERA por los prestadores del STMP. |           |
|---------------------|---|-----------|--|-----------|
|                     | MAGNA   | NAVEGANTO | MAGNA  | NAVEGANTO |

<sup>635</sup> Localizable en el capítulo "V. Análisis de condiciones de competencia efectiva" de la presente resolución.

<sup>636</sup> Elaboración propia con base en la información de los folios 477, 713 y 5363. Notas de la tabla: a/ Corresponde al aumento de la tarifa en comparación con la tarifa de \$322.50 (trescientos veintidós pesos 50/100 M.N.), del boleto de adulto en los Servicios Zona Hotelera ofrecidos por MAGNA. b/ Corresponde al aumento de la tarifa en comparación con la tarifa de \$215.00 (doscientos quince pesos 00/100 M.N.), del boleto de niño en los Servicios Zona Hotelera ofrecidos por MAGNA. c/ Corresponde a la tarifa "IM Estudiante Sencillo". d/ Corresponde a la tarifa "IM Insen". e/ Corresponde a la tarifa de "Turista Nacional", inferior a la tarifa de "Turista Extranjero", que asciende a \$150.00 (ciento cincuenta pesos 00/100 M.N.). f/ Corresponde a tarifa de "Turista Nacional", inferior a la tarifa de "Turista Extranjero", que asciende a \$125.00 (ciento veinticinco pesos 00/100 M.N.).

<sup>637</sup> Datos correspondientes a dos mil veinte.



|                        |         |          |          |          |
|------------------------|---------|----------|----------|----------|
| Locales (adulto)<br>e/ | \$78    | \$35     | 313% a/  | 821% a/  |
| Locales (menor)        | \$46    | \$13     | 367% b/  | 1554% b/ |
| Residentes (niño)      | \$16 c/ | \$13     | 1244% b/ | 1554% b/ |
| Otras                  | \$26 d/ | \$20     | 1140% a/ | 1513% a/ |
| Turista (adulto)       | \$160   | \$115 e/ | 101% a/  | 180% a/  |
| Turista (menor)        | \$130   | \$100 f/ | 65% b/   | 115% b/  |

- Para prestar el STMP se requiere de un permiso otorgado por la SCT [ahora SEMAR] como se advirtió de las pruebas analizadas en los numerales 4.2.1, 4.2.7., 4.2.11, 4.2.15 y 4.2.21.8.
- Como se observa del numeral 4.2.2.1.2. de dos mil quince a dos mil veinte MAGNA ha mantenido participaciones de mercado superiores a sus competidores en los MR PUERTO JUÁREZ y en MR ZONA HOTELERA no enfrenta competencia.
- En el MR de COZUMEL fue hasta dos mil diecisiete que obtuvo una participación superior y de conformidad con los últimos datos analizados [primer trimestre de dos mil veintiuno] en MR de COZUMEL existen solo dos proveedores del STMP, MAGNA y WINJET. Los consumidores no tienen opción de acudir a otros proveedores porque no existen, prácticamente cada uno se encarga de la mitad del mercado y ambos mantienen un comportamiento similar.
- De la información recabada en los numerales 4.2.1.1.8, 4.2.4.1.2, 4.2.6, 4.2.6.1.11, 4.2.6.1.12, 4.2.6.1.22, 4.2.7, 4.2.7.1.8, 4.2.7.1.12, 4.2.11 y 4.2.11.1.2, se observa que MAGNA cuenta con una flota de veintidós embarcaciones que, en su mayoría, puede destinar a diferentes rutas dependiendo de la demanda que se enfrente, en cambio, sus competidores operaron u operan con un menor número de embarcaciones, a saber:

| Agente Económico             | MR                 | Número de embarcaciones que prestan el STMP |
|------------------------------|--------------------|---|
| NAVEGANTO                    | RUTA PUERTO JUÁREZ | 1 ó 2 embarcaciones.                        |
| MARINSA                      | RUTA PUERTO JUÁREZ | 4 embarcaciones.                            |
| Transportes Marítimos Magaña | RUTA PUERTO JUÁREZ | 3 embarcaciones.                            |
| WINJET                       | RUTA COZUMEL       | 4 embarcaciones.                            |





|        |                |        |                                 |
|--------|----------------|--------|---------------------------------|
| JETWAY | RUTA<br>JUÁREZ | PUERTO | 2 embarcaciones. <sup>638</sup> |
|--------|----------------|--------|---------------------------------|

- MAGNA tiene la capacidad de fijar precios ya que: (i) no ha bajado sus tarifas durante el periodo investigado; (ii) sus tarifas siempre son superiores a las que han ofrecido sus competidores actuales; y (iii) los que han salido del mercado y sus competidores actuales manifestaron que determinan las tarifas por debajo de los precios ofrecidos por MAGNA. Para mayor claridad se agrega una tabla que demuestra la diferencia porcentual que tiene MAGNA por encima de NAVEGANTO respecto de las tarifas efectivamente cobradas en el MR PUERTO JUÁREZ, lo anterior del análisis de la información valorada en los numerales 4.2.4.1.1., 4.2.4.1.5., 4.2.6.1.15, 4.2.1.1.5. y 4.2.17.<sup>639</sup>

| Categorías                       | RUTA PUERTO JUÁREZ |         |
|----------------------------------|--------------------|---------|
|                                  | 2018 y 2019        | 2020    |
| Turista adulto a/                | 14.29%             | 6.67%   |
| Turista niño b/                  | 13.04%             | 4.00%   |
| Residente Quintana Roo adulto c/ | 122.86%            | 122.86% |
| Residente Quintana Roo niño d/   | 253.85%            | 253.85% |
| Adultos mayores e/               | 30.00%             | 30.00%  |

En el caso de Cozumel, los datos presentados en la investigación por WINJET impiden realizar un análisis que permita ver las modificaciones mensuales para aseverar que su manera de fijar precios es bajando un **B** a las tarifas ofrecidas por MAGNA, como él mismo lo señaló. No obstante, de las categorías que es evidente que se trata del mismo segmento de usuarios y permite comparación con las tarifas ofrecidas por MAGNA, se observó que durante los años dos mil dieciocho, dos mil diecinueve y dos mil veinte sus precios siempre han estado por debajo de las tarifas ofrecidas por MAGNA, como se señaló en los numerales 4.2.7.1.15, 4.2.6.1.15. y 4.2.12.

#### 4.3. Elementos de convicción admitidos durante el procedimiento

En la presente sección se analizarán las pruebas admitidas y desahogadas durante el procedimiento en términos del artículo 96, fracción VI de la LFCE y los artículos 83 y 87 de las DRLFCE.

<sup>638</sup> De la evidencia recabada durante la investigación sólo se comprobó el traspaso de los permisos de dos embarcaciones en dos mil veinte denominadas *Jetway 1* y *Jetway 2*.

<sup>639</sup> Notas de la tabla: a/ Se comparó la categoría "Turista Sencillo Adulto" contra la categoría "Turista Extranjero Adulto Simple"; b/ Se comparó la categoría "Turista Sencillo Menor" contra la categoría "Turista Extranjero Niño Simple"; c/ Se comparó la categoría "Quintana Roo Sencillo Adulto" contra la categoría "Residente Quintana Roo Adulto Simple"; d/ Se comparó la categoría "Quintana Roo Sencillo Menor" contra la categoría "Residente Quintana Roo Niño Simple"; e/ Se comparó la categoría "Insen" contra la categoría "INAPAM Simple". Folios 477, 713 y 5363.



### Elementos de convicción aportados por MAGNA

**4.3.1. Documental pública**<sup>640</sup> consistente en el primer testimonio notarial del acta número dos mil quinientos treinta y siete, de diecisiete de marzo de dos mil veintiuno,<sup>641</sup> expedida por el titular de la Notaría Pública número ciento veinte del estado de Quintana Roo, que contiene una fe de hechos en la que se desprende que el Notario referido, por solicitud del representante legal de MAGNA, acude en compañía de este último a los puntos de venta de servicios de diversos oferentes con la intención de confirmar que éstos prestan servicios de transporte marítimo entre la parte continental y la parte insular de la zona norte, en la ciudad de Cancún, Quintana Roo.

Con dicha prueba, MAGNA pretende acreditar “[...] la existencia de diversos prestadores del STMP en diversas modalidades que tienen como salida y destino los mismos muelles o muelles diferentes a los concesionados por API QROO y que compiten directamente con el STMP Ferri [...] la definición de la dimensión servicio de los Mercados Relevantes contenida en el DP es ilegal, puesto que se excluyó de la Investigación e indebidamente del análisis de sustituibilidad a diversos prestadores del STMP en modalidades diferentes a la de Ferri, cuya información hubiere permitido llevar a cabo un análisis de sustituibilidad completo y correcto, cuya conclusión hubiere sido que otras modalidades del STMP Ferry [sic] son sustitutos de ese servicio”.

No obstante, dicho elemento únicamente acredita que el diecisiete de marzo de dos mil veintiuno el Notario Público ciento veinte del estado de Quintana Roo se constituyó en diversos muelles de la ZONA HOTELERA y Puerto Juárez, y observó que en ellos había venta de boletos de *tours* para traslado de personas en embarcación marítima con destino a Isla Mujeres, dirigido a turistas; en particular, el Notario entrevistó a diversas personas que portaban uniforme o gafete de los siguientes prestadores de servicios turísticos y de transporte a Isla Mujeres, de quienes obtuvo la siguiente información.

Por lo que hace a las empresas “Delta Tours”, “Jolunga Catamarán” y “Caribe Carnival (Caribe Funday)” cuyos puntos de venta están ubicados en Playa Tortugas; “Dancer Embarcadero” ubicada en El Embarcadero; “Cancún Sailing: marina chac chi y Marina las Perlas” y “Diamond Bright Catamaran” ubicadas en Playa Las Perlas; “Albatros Desire” y “Tamarán Lupita” ubicadas en el km. 3.5 de la Zona Hotelera; “Sociedad Cooperativa de Servicios Turísticos” y “Los Pachos” ubicadas en Puerto Juárez, sus empleados manifestaron que ofrecen el servicio de venta de *tours* y transporte a turistas con destino a Isla Mujeres, todos los días; y que dicho servicio puede incluir además snorkel, visita a lugares turísticos de Isla Mujeres, alimentos y bebidas, así como club de playa, kayak o entretenimiento, en algunos casos.

Ahora bien, respecto de las entrevistas realizadas a personal de “Cancún Sailing: marina chac chi y Marina las Perlas” ubicada en Playa Las Perlas, “Albatros Desire” y “Aquaworld”, los empleados de dichas empresas manifestaron que el servicio de transporte en barco a Isla Mujeres se realizaba en un horario restringido de “diez de la mañana, a las doce de la tarde [...]”,<sup>642</sup> “diez de la mañana y doce de la

<sup>640</sup> Prueba identificada dentro del numeral “I”, exhibida por MAGNA de su escrito de manifestaciones presentado en la OFICIALÍA el veintidós de marzo de dos mil veintiuno (en adelante, “ESCRITO DE MANIFESTACIONES”).

<sup>641</sup> Folios 7739 a 7807.

<sup>642</sup> Página 3 de la fe de hechos.



tarde”,<sup>643</sup> así como “cuatro veces por semana, lunes miércoles, viernes y sábado a las nueve de la mañana”,<sup>644</sup> respectivamente.

Si bien de la mayoría de las entrevistas que constan en la fe de hechos en comento no se desprende qué tipo de embarcaciones son utilizadas para prestar los servicios de tours y transporte -más allá de la referencia a “barcos”-, de los anexos a la fe de hechos, así como de la entrevista realizada a personal de “Cancún Sailing: marina chac chi y Marina las Perlas” ubicadas en Playa Las Perlas, y de lo observado por el Notario en los puntos de venta de “Pachos” en Puerto Juárez, las embarcaciones utilizadas son las denominadas **catamaranes**,<sup>645</sup> **lanchas**<sup>646</sup> o **barcos pequeños**.

Al respecto, y en adminiculación con las **inspecciones oculares** realizadas por servidores públicos de la COFECE en los muelles Albatros, Playa Tortugas, Playa Langosta, Marina Chac Chi, El Embarcadero, Playa Caracol, Las Perlas, Terminal Marítima de Puerto Juárez, Playa Tortugas, Playa del Niño, El Embarcadero, Terminal Marítima Navega, Terminal Marítima Gran Puerto, San Miguel y el Muelle Fiscal de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V., y referidas en los numerales 4.3.8 y 4.3.9, se desprende que las embarcaciones que prestan servicios turísticos en esos lugares son embarcaciones denominadas lanchas o catamaranes, o las denominadas “embarcaciones menores” conforme a la LEY DE NAVEGACIÓN. Lo anterior, también es congruente con lo establecido en los artículos 10 y 42 de la LEY DE NAVEGACIÓN, y lo informado por las CAPITANÍA PUERTO JUÁREZ, CAPITANÍA COZUMEL, CAPITANÍA ISLA MUJERES y la Dirección Marítima de la Oficina de Servicios a la Marina Mercante, Puerto Juárez, Quintana Roo en los oficios referidos en los numerales 4.3.1, 4.3.2, 4.3.2.1., 4.3.2.2., 4.3.2.3., 4.3.2.4., 4.3.3, 4.3.4, 4.3.5, 4.3.6 y 4.4.9. respecto a las diferencias entre el STMP y el servicio de transporte turístico.

Contrario a lo que pretende demostrar MAGNA, dicha probanza resulta insuficiente para demostrar que existen diversos prestadores sustitutos del STMP en ferri. En primer término, porque la fe de hechos únicamente prueba lo que observó el Notario,<sup>647</sup> pero no acredita que el STMP materia del

<sup>643</sup> Página 4 de la fe de hechos.

<sup>644</sup> Página 5 de la fe de hechos.

<sup>645</sup> En la página 3 de la fe de hechos el Notario asentó que “hay un muelle de manera del cual salen los **catamaranes** [énfasis añadido]”.

<sup>646</sup> En la página 6 de la fe de hechos el Notario asentó que “pude apreciar que se encuentra un muelle de madera con una pequeña palapa con puerta de madera y **lanchas alrededor atracadas al muelle** donde el compareciente me solicita nos apersonemos con la persona encargada de proporcionar información de servicios turísticos [énfasis añadido]”.

<sup>647</sup> Sirven de poyo por analogía los siguientes criterios emitidos por el PJJ: “**NOTARIOS. SU INTERVENCION EN MATERIA JUDICIAL.** La prueba documental consistente en una copia certificada de escrituras notariales sólo hace prueba plena de que ante el notario que dio fe de los hechos que dice haber visto y oído, se realizaron las manifestaciones ahí vertidas, mas nunca pueden probar que lo ahí manifestado sea la verdad jurídica y es por ello que dichas manifestaciones se equiparan a una prueba testimonial rendida fuera de juicio y ante un funcionario no apto para recepcionarla y, por ello, consecuentemente, la misma no satisface los requisitos del artículo 151 de la Ley Reglamentaria de los Artículos 103 y 107 de la Constitución Federal. Sobre esta materia, la Tercera Sala de esta H. Suprema Corte de Justicia, a fojas 723, del Apéndice de Jurisprudencia de 1917-1965, bajo el número 228, publica la jurisprudencia con el rubro ‘NOTARIOS. SU INTERVENCION EN MATERIA JUDICIAL’, que dice: ‘La fe pública que tienen los notarios no sirve para demostrar lo que está fuera de sus funciones, ni menos para invadir terrenos reservados a la autoridad judicial, como evidentemente lo están la recepción de declaraciones y las vistas de ojos, ya que estas pruebas deben prepararse en tiempo y recibirse por el Juez con citación de la contraria, para que ésta se halle en condiciones de repreguntar o tachar a los testigos y hacer las observaciones que en las inspecciones oculares estime oportunas [énfasis añadido]’. Registro digital: 232905. Instancia:



presente procedimiento y el servicio de transporte turístico de pasajeros tengan la misma naturaleza y, por tanto, atiendan las mismas necesidades de los usuarios, para que puedan ser considerados sustitutos. En segundo lugar, como se señaló antes, lo único que el Notario advirtió y redactó en la fe de hechos es que existen prestadores de turismo náutico con embarcaciones menores que ofrecen traslado a Isla Mujeres con paradas intermedias, actividades extra como snorkel, comida, bebidas y salida y retorno el mismo día después de concluir el recorrido.

**4.3.2. Elemento aportado por la ciencia** consistentes en las pruebas exhibidas por MAGNA como “ANEXO 2” de su ESCRITO DE MANIFESTACIONES, mismas que se relacionan con los numerales 4.3.3., 4.3.4., 4.3.5. y 4.3.6. en los cuales se analiza la respuesta que recayó a las siguientes solicitudes cuya intención probatoria es acreditar: “[...] *la existencia de diversos prestadores del STMP en diversas modalidades que tienen como salida y destino los mismos muelles o muelles diferentes a los concesionados por API QROO y que compiten directamente con el STMP Ferri [...] la definición de la dimensión servicio de los Mercados Relevantes contenida en el DP es ilegal, puesto que se excluyó de la Investigación e indebidamente del análisis de sustituibilidad a diversos prestadores del STMP en modalidades diferentes a la de Ferri, cuya información hubiere permitido llevar a cabo un análisis de sustituibilidad completo y correcto, cuya conclusión hubiere sido que otras modalidades del STMP Ferry [sic] son sustitutos de ese servicio*”:

**4.3.2.1. copia simple** del acuse de recibido de la solicitud realizada por MAGNA a la CAPITANÍA PUERTO JUÁREZ,<sup>648</sup> de las copias de los registros de los permisos vigentes de las embarcaciones en las que se presta el STMP en modalidad de Turismo Náutico en “*Recorrido Turístico*” otorgados por esa jurisdicción en el Municipio de Benito Juárez, Cancún así como de Isla

---

Pleno. Séptima Época. Materias(s): Común. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Volumen 76, Primera Parte, página 51. Tipo: Aislada.

**“ACTAS DE FE DE HECHOS LEVANTADAS POR CORREDORES PÚBLICOS. AUN CUANDO AQUELLAS EN LAS QUE CONSTAN DECLARACIONES DE PERSONAS ENTREVISTADAS SOBRE DETERMINADO TÓPICO NO SON DOCUMENTOS PÚBLICOS EN SU MÁS PURA ESENCIA, NI TESTIMONIALES, SÍ CONSTITUYEN INDICIOS SUFICIENTES PARA SUSTENTAR LA CONDUCTA ATRIBUIDA A UN AGENTE ECONÓMICO EN EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN DE PRÁCTICAS MONOPÓLICAS.** La Comisión Federal de Competencia está obligada a perseguir con eficacia prácticas anticompetitivas -en términos de lo previsto en el párrafo segundo del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos-, lo que la habilita para allegarse de los medios pertinentes y eficientes para ese fin. En este orden de ideas, si bien es cierto que las actas de fe de hechos levantadas por corredores públicos en las que constan declaraciones de personas entrevistadas sobre determinado tópico no son documentos públicos en su más pura esencia, puesto que la fe del corredor no tiene el alcance de constatar la veracidad de lo manifestado ante él, ni pueden considerarse testimoniales, en virtud de que no se ofrecieron con las formalidades que prevé el Código Federal de Procedimientos Civiles, también lo es que no por ello carecen de valor y relevancia probatorias, al ser un instrumento o medio idóneo para captar y reflejar el resultado de entrevistas de campo y estudios o encuestas de mercado que exigen ser registradas al momento, ya que son efímeras, por lo que es difícil que puedan repetirse o dejar evidencias que permitan su posterior observación, por lo que constituyen indicios suficientes para sustentar la conducta atribuida a un agente económico en el procedimiento de investigación de prácticas monopólicas y, por tanto, su admisión no transgrede dispositivo legal alguno, sobre todo cuando están en relación directa con la litis [énfasis añadido]”. Registro digital: 168517. Instancia: CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO. Novena Época. Materias(s): Administrativa. Tesis: I.4o.A.647 A. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo XXVIII, Noviembre de 2008, página 1311. Tipo: Aislada.

<sup>648</sup> Folio 7809.





Mujeres, Quintana Roo, con sello de acuse del dieciocho de marzo de dos mil veintiuno.

**4.3.2.2. copia simple** del acuse de recibido de la solicitud realizada por MAGNA a la CAPITANÍA ISLA MUJERES,<sup>649</sup> sobre una relación y copias de los permisos vigentes de las embarcaciones que prestan el STMP en modalidad de Turismo Náutico en “*Recorrido Turístico*” otorgados por esa jurisdicción en el Municipio de Isla Mujeres, Quintana Roo, con sello de acuse del diecinueve de marzo de dos mil veintiuno.

**4.3.2.3. copia simple** del acuse de recibido de la solicitud realizada por MAGNA a la CAPITANÍA COZUMEL,<sup>650</sup> sobre una relación y copias de los registros de los permisos vigentes de las embarcaciones en las que presta el STMP en modalidad de Turismo Náutico en “*Recorrido Turístico*” otorgados por esa jurisdicción en el Municipio de Cozumel, Quintana Roo, con sello de acuse del veintidós de marzo de dos mil veintiuno.

**4.3.2.4. copia simple** del acuse de recibido de la solicitud realizada por MAGNA al Director Marítimo de la Oficina de Servicios a la Marina Mercante, Puerto Juárez, Quintana Roo,<sup>651</sup> sobre información del registro de los muelles que están concesionados en el municipio de Benito Juárez, Estado de Quintana Roo, en específico en la ZONA HOTELERA y Puerto Juárez, así como de Isla Mujeres y que prestan el servicio de atracadero para embarcaciones menores que prestan el STMP en modalidad de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico, así como copia de las documentales en las que consta lo anterior, con sello de acuse del diecinueve de marzo de dos mil veintiuno.

Al respecto, los elementos señalados en los numerales 4.3.2.1., 4.3.2.2., 4.3.2.3. y 4.3.2.4 tienen el valor probatorio que la normativa otorga a los **elementos aportados por la ciencia**, lo que implica que su valor probatorio queda al prudente arbitrio de la autoridad. En este sentido, del contenido de dichos documentos solo es posible acreditar que MAGNA requirió en las fechas que se señala a las autoridades que se menciona la información ahí solicitada, no obstante, estas solicitudes serán analizadas en conjunto con los documentos señalados en los numerales 4.3.3., 4.3.4., 4.3.5. y 4.3.6.

**4.3.3. Documental pública**<sup>652</sup> consistente en el oficio 836-2021 de cuatro de junio de dos mil veintiuno, con trece anexos, presentado el siete de junio de dos mil veintiuno, el cual está relacionado con la solicitud de información descrita en el numeral 4.3.2.1. anterior.

Entre otras cuestiones, el Capitán Regional de Puerto de la CAPITANÍA PUERTO JUÁREZ, señaló que:

*“[...] el objeto del Permiso para prestar el Servicio de Transporte de pasajeros es trasladar a los pasajeros [...] de un lugar a otro, el cual debe realizarse de forma permanente, continua y regular, comprendiendo un puerto de salida a otro [...] sin tener puntos intermedios en su ruta.”*

*“[...] En el caso de los Permisos para la prestación del servicio de Turismo Náutico a terceros, con embarcaciones menores de recreo y deportivas; específicamente la **modalidad de Recorrido Turístico**, se*

<sup>649</sup> Folio 7810 a 7811.

<sup>650</sup> Folios 7812 a 7813.

<sup>651</sup> Folio 7814.

<sup>652</sup> Identificada como “ANEXO 2”, en el numeral “2”, apartado “I. DOCUMENTALES”, dentro de la sección “III. PRUEBAS” de su ESCRITO DE MANIFESTACIONES, Folios 8500 a 8516.



*define y consiste en trasladar a turistas hacia zonas de interés, sea por su atractivo natural o histórico, con o sin actividades adicional de recreo, tales como snorkel, buceo u otras similares, que dependan para su realización de la Embarcación, es decir, la ruta comprende: lugar de salida (muelle), puntos intermedios (áreas marítimas para realizar snorkel y/o buceo, o embarque u desembarque en algún otro muelle para actividades de recreo y/o alimentación) y retorno de los mismos turistas al lugar de salida.*

*Por lo anterior, no se pueden considerar como competencia estas dos actividades [...] [énfasis añadido]*".

Asimismo, de los anexos presentados se advierte una tabla denominada "**RELACIÓN DE PERMISOS DE TURISMO NÁUTICO EN LA MODALIDAD DE RECORRIDO TURÍSTICO VIGENTES**" la cual contiene una lista de trescientos (300) permisionarios de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico en la RUTA PUERTO JUÁREZ, con su respectivo número de permiso, fecha de otorgamiento, fin de vigencia, así como el nombre de la embarcación, matrícula y la modalidad, dentro de las cuales se encuentran "*recorrido turístico*", "*recorrido turístico con actividad adicional de buceo y snorkel*", "*recorrido turístico y pesca deportiva*" y "*recorrido turístico con actividad adicional snorkel*".

De lo anterior es posible concluir que el permiso para el servicio de Turismo Náutico es distinto del permiso para prestar el STMP. En otras palabras, la finalidad de los permisos es diferente: el primero se trata de transporte con actividades adicionales al traslado de un punto a otro (como snorkel, buceo o similares), en tanto cuenta con paradas intermedias para realizar estas actividades y retorno al mismo lugar de salida; por el contrario, STMP comprende únicamente el traslado de un punto "A" a un punto "B" sin paradas intermedias y debe ser prestado de manera continua, permanente y regular.

Asimismo, la CAPITANÍA PUERTO JUÁREZ no considera que ambas actividades compitan, ya que son servicios distintos.

En este sentido, contrario a la pretensión probatoria de MAGNA no se advierte sustitución entre el STPM y el servicio de Turismo Náutico, por lo que los trescientos permisos de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico vigentes no pueden ser considerados competidores de MAGNA ni parte del mismo mercado.

**4.3.4. Documental pública**<sup>653</sup> consistente en el oficio CPIM 584/2021 presentado en la Oficialía el siete de septiembre de dos mil veintiuno, por el que la CAPITANÍA ISLA MUJERES da respuesta a la solicitud de información descrita en el numeral **4.3.2.2**.

Del oficio se advierten las diferencias existentes entre el Permiso para el STMP y el Permiso para la prestación del Servicio de Turismo Náutico a terceros.

Con relación al abanderamiento y matrícula de embarcaciones, el artículo 10 de la LEY DE NAVEGACIÓN, señala que los permisos se clasifican: "[...] *Por su uso en embarcaciones: a) de transporte de pasajeros [...] d) de recreo y deportivas [...]*". Asimismo, el artículo 42 de la LEY DE NAVEGACIÓN reafirma esta clasificación al señalar que:

<sup>653</sup> Identificada como "ANEXO 2". Folios 8946 a 9008





*“[...] Requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de: a) Transporte de pasajeros: [...]  
II.- Requerirán permiso de la Capitanía de Puerto para prestar los servicios de: a) Turismo Náutico con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras [...]”.*

La CAPITANÍA ISLA MUJERES además señala:

*“[...]”*

*A.- El objeto del Permiso para prestar el Servicio de Transporte de pasajeros es trasladar a los pasajeros (sean lugareños o turistas) de un lugar a otro, el cual debe realizarse de forma permanente, continua y regular, comprendiendo su ruta de un puerto de salida a otro [...] sin tener puntos intermedios en su ruta.*

*B.- En el caso de los Permisos para la prestación del servicio de Turismo Náutico a terceros, con embarcaciones menores de recreo o deportivas; específicamente en la modalidad de Recorrido Turístico, se define y consiste en trasladar turistas hacia zonas de interés, sea por su atractivo natural o histórico, con o sin actividades adicionales de recreo, tales como snorkel, buceo u otras similares, que dependan para su realización de la embarcación [...]*

*Por lo anterior, queda entendido que, no se pueden considerar como competencia estas dos actividades [...] [énfasis añadido]”.*

De lo anterior se desprende que tanto la LEY DE NAVEGACIÓN como la CAPITANÍA ISLA MUJERES coinciden en que el STMP es un servicio distinto del servicio de turismo náutico, lo anterior porque la finalidad del STMP es trasladar a los pasajeros de un lugar a otro, de forma permanente, continua y regular, con ruta de un puerto de salida a otro sin puntos intermedios; por lo que hace al servicio de turismo náutico consiste en trasladar personas hacia una o más zonas de interés y que puede incluir actividades adicionales, comida y bebida. Finalmente señala que actualmente existen doscientos cuarenta y seis (246) permisos vigentes para la prestación del servicio de Turismo Náutico.

**4.3.5. Documental pública<sup>654</sup>** consistente en el oficio número 516 y anexos emitido por la CAPITANÍA COZUMEL, y recibido por esta COFECE el catorce de junio de dos mil veintiuno,<sup>655</sup> el cual está relacionado con la solicitud de información descrita en el numeral **4.3.2.3.**

Dicha prueba tiene el alcance de probar que existen trescientas dieciocho (318) embarcaciones que realizan navegación interior con permiso vigente para la prestación del servicio de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico, otorgados por la CAPITANÍA COZUMEL, estableciéndose como base de operación el Puerto de Cozumel, para partir y/o dirigirse indistintamente hacia o desde la Marina Cozumel para recoger turistas en los muelles donde se lo permitan, para efectuar recorridos hacia el norte y hacia el sur de la Isla Cozumel; asimismo, se indica que al ser navegación interior, no tienen permitido el embarco o desembarco de personas en ninguna parte del continente, Playa del Carmen-Tulum-Cancún-Isla Mujeres. Además, señala que dichos permisos son regulados por la LEY DE NAVEGACIÓN, donde se categorizan como “transporte de pasajeros y turismo náutico, con embarcaciones de recreo y deportivas [...]”; y dentro del segundo tipo de permiso se encuentran las

<sup>654</sup> Identificada como “ANEXO 2”. Folios 8601 a 8645.

<sup>655</sup> En atención al oficio de requerimiento DGAJ-CFCE-2021-00020 emitido por la DGAJ el veintiuno de mayo de dos mil veintiuno. Folio 8482 a 8485.



categorías: “recorrido turístico con actividad adicional de buceo y snorkel”, “pesca deportiva”, “recorrido turístico”, “moto acuática” y “vuelo en paracaídas”.

Además, la CAPITANÍA COZUMEL señala que los permisos con los que cuenta MAGNA tienen un régimen jurídico distinto a los permisos de turismo náutico, pues se trata de navegación de cabotaje, en específico, transporte de pasajeros (STMP). Dicho régimen está establecido en los artículos 10 y 42 fracción I, letra A, 43 y 44 de la LEY DE NAVEGACIÓN.

Finalmente, el oficio señala de manera expresa que: “[...] *claramente se advierte la diferencia entre un permiso y otro [permiso para servicio de turismo náutico y permiso de transporte de pasajeros], aun y cuando la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, señala en las fracciones I y II del artículo 42, atribuciones aparentemente similares a las Capitanías de Puerto (SEMAR) y a la [ahora SEMAR], para autorizar permisos para el transporte de pasajeros, encontrando su diferencia en el tipo de embarcación y la navegación que realizará el permisionario, ya que la Capitanía autoriza los permisos a embarcaciones de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras en servicio de navegación interior y la SCT autoriza los permisos a embarcaciones en servicio de navegación en cabotaje* [énfasis añadido]”.<sup>656</sup>

**4.3.6. Documental pública**<sup>657</sup> consistente en el oficio núm. S/N/2021 recibido por esta COFECE el veinticinco de junio de dos mil veintiuno, presentado por la Oficina de Servicios a la Marina Mercante, Puerto Juárez, Quintana Roo, el cual está relacionado con la solicitud de información descrita en el numeral 4.3.2.4.

Del contenido del mismo se advierte que el cinco de junio de dos mil veintiuno la Dirección Marítima de Puerto Juárez pasó a formar parte de la SEMAR, asimismo, de los documentos anexos se advierte que mediante oficio número 7.2.554.0077.221 de diez de mayo de dos mil veintiuno, se emitió la respuesta a la solicitud de MAGNA señalando que: “*en los archivos de la Oficina de Servicios a la Marina Mercante no se cuenta con la información solicitada toda vez que esta información corresponde al Catastro Portuario, dependiente de la Dirección General de Puertos*”. Por lo que dicho documento no es suficiente para alcanzar la pretensión probatoria de MAGNA ya que la información solicitada no obra en los archivos de la Dirección Marítima de Puerto Juárez porque es información que obra en los archivos del Catastro Portuario.

Con las pruebas señaladas en los numerales 4.3.1, 4.3.2, 4.3.2.1., 4.3.2.2., 4.3.2.3., 4.3.2.4., 4.3.3, 4.3.4, 4.3.5 y 4.3.6 MAGNA pretende acreditar: “[...] *la existencia de diversos prestadores del STMP en diversas modalidades que tienen como salida y destino los mismos muelles o muelles diferentes a los concesionados por API QROO y que compiten directamente con el STMP Ferri [...] la definición de la dimensión servicio de los Mercados Relevantes contenida en el DP es ilegal, puesto que se excluyó de la Investigación e indebidamente del análisis de sustituibilidad a diversos prestadores del STMP en modalidades diferentes a la de Ferri, cuya información hubiere permitido llevar a cabo un análisis de sustituibilidad completo y correcto, cuya conclusión hubiere sido que otras modalidades del STMP Ferry [sic] son sustitutos de ese servicio*”, sin embargo, como se observa del análisis de estas pruebas, contrario a lo señalado por MAGNA, los prestadores del servicio de turismo náutico, recorrido turístico o *tours* no son

<sup>656</sup> Folio 8604.

<sup>657</sup> Identificada como “ANEXO 2” de su ESCRITO DE MANIFESTACIONES. Folios 8673 a 8679.





competidores de MAGNA ya que se trata de servicios distintos y, por lo tanto, tampoco podrían ser considerados sustitutos.

Lo anterior porque MAGNA comete un error de apreciación al considerar que los servicios que se ofrecen al amparo del permiso de turismo náutico son sustitutos, principalmente por las siguientes diferencias.

| STMP  | Servicio de turismo náutico   |
|---|---|
| Recorrido de un puerto de salida a otro de llegada distinto (puede ser sencillo o redondo). | Recorrido a uno o varios sitios turísticos y regreso al punto de partida (es obligatoriamente redondo).   |
| Directo sin paradas intermedias   | Con paradas intermedias   |
| Su finalidad es el transporte.  | Su finalidad es trasladar personas a zonas de interés y ofrecer actividades extra como snorkel, buceo, pesca deportiva, recorridos turísticos, por mencionar algunos. |
| Obligación de realizar la actividad continua, permanente y regular.                         | No se establece la obligación de mantener horarios o de ofertar el servicio de turismo náutico todos los días sin interrumpir.  |
| Requiere permiso de SEMAR.  | Requiere permiso de las Capitanías de Puerto.   |
| Es otorgado a embarcaciones mayores, como ferris. <sup>658</sup>                            | Es otorgado a embarcaciones menores, como catamaranes y lanchas. <sup>659</sup>   |

En segundo lugar, de la fe de hechos valorada en el numeral 4.3.1 se concluyó entre otras cuestiones, que los servicios que ofrecieron las personas que fueron entrevistadas se encuentran relacionados con turismo náutico.

<sup>658</sup> De conformidad con el artículo 10 inciso a, se clasifica como embarcación mayor el "Buque o embarcación mayor, o artefacto naval mayor: todo aquel de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar."

<sup>659</sup> De conformidad con el artículo 10 inciso b, se clasifica como embarcación menor el "Buque o embarcación menor o artefacto naval menor: todo aquel de menos de quinientas unidades de arqueo bruto, o menos de quince metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo."



Con fundamento en el artículo 10<sup>660</sup> y 42<sup>661</sup> de la LEY DE NAVEGACIÓN y, adminiculado con los elementos analizados en los numerales 4.3.1, 4.3.2, 4.3.2.1., 4.3.2.2., 4.3.2.3., 4.3.2.4., 4.3.3, 4.3.4, 4.3.5 y 4.3.6, se concluye que el STMP tiene diferencias con el servicio que realizan los prestadores que fueron consultados para la realización de la fe de hechos que ofrecen el servicio de turismo náutico, lo que hace que no sea viable considerarlos sustitutos desde el punto de vista de la demanda.

La CAPITANÍA COZUMEL señaló de manera categórica que el transporte de pasajeros [STMP] y el turismo náutico son servicios distintos y no es dable considerar que los prestadores de ambos compiten entre sí o son sustitutos. No solo porque normativamente existe una clara distinción, sino porque los servicios están enfocados a satisfacer necesidades distintas y por lo mismo cuentan con claras diferencias, pues si bien se utilizan embarcaciones marítimas para prestar los servicios, estas son distintas (para el servicio de turismo se trata de embarcaciones menores como catamaranes o lanchas; para el servicio de transporte de pasajeros se trata de embarcaciones mayores, como ferris); adicionalmente, como se ha dicho, el STMP tiene la finalidad de trasladar personas de un punto a

<sup>660</sup> "Artículo 10.- Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los abanderados y matriculados en alguna capitania de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo con el reglamento respectivo. La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Nacional de Embarcaciones y se le expedirá un certificado de matrícula, cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.

Para su matriculación, las embarcaciones y artefactos navales se clasifican: **I.- Por su uso, en embarcaciones:** a) De transporte de pasajeros; b) De transporte de carga; c) De pesca; d) De recreo y deportivas; e) Embarcaciones y/o artefactos navales de extraordinaria especialización que por su tecnología y por los servicios que estas prestan, la tripulación requiera de un entrenamiento particularmente especializado, o aquellas que sean de extraordinaria especialización o características técnicas no susceptibles de ser sustituidos por otros de tecnología convencional como las utilizadas para la exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y/o mantenimiento de instalaciones marinas petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública. f) Mixto de carga y pasaje; y g) Dragado [...] [énfasis añadido]".

<sup>661</sup> "Artículo 42.- Los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje de conformidad con esta Ley, se sujetarán a las siguientes disposiciones en materia de permisos para prestación de servicios:

**I. Requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de:**

a) Transporte de pasajeros y cruceros turísticos; b) Remolque, maniobra y lanchaje en puerto, excepto cuando tengan celebrado contrato con la administración portuaria, conforme lo establezca la Ley de Puertos; c) Dragado, y d) Las embarcaciones extranjeras para prestar el servicio de cabotaje, siempre y cuando no exista una nacional que lo haga en igualdad de condiciones;

**II. Requerirán permiso de la capitania de puerto para prestar los servicios de:**

a) Transporte de pasajeros y turismo náutico, con embarcaciones de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras, y b) Seguridad, salvamento y auxilio a la navegación, y

III. No requerirán permiso para prestar servicios de: a) Transporte de carga y remolque; b) Pesca, excepto en los casos de embarcaciones extranjeras, de conformidad con lo previsto en la ley que rige la materia y sus disposiciones reglamentarias, así como los Tratados Internacionales; c) Se deroga. d) Utilización de embarcaciones especializadas en obra civil, construcción de infraestructura naval y portuaria, así como las dedicadas al auxilio en las tareas de prospección, extracción y explotación de hidrocarburos, condicionado al cumplimiento de lo establecido por la legislación en materia ambiental y de contratación administrativa. El hecho que no se requiera de permiso, no exime a las embarcaciones dedicadas a los servicios señalados en la fracción III de este artículo de cumplir con las disposiciones que le sean aplicables. El requisito de obtención de un permiso para la prestación de servicios, de conformidad con lo dispuesto en este artículo o bien la ausencia de tal requisito, no prejuzga sobre la necesidad de contar con el permiso temporal de navegación de cabotaje o el deber de abanderamiento, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley [énfasis añadido]".





Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

otro, previamente definido y sin paradas intermedias,<sup>662</sup> lo cual es además congruente con lo señalado por el titular de la DGMM, analizado en el numeral 4.4.9.

Por otro lado, y en específico en el caso de los permisos otorgados por la CAPITANÍA COZUMEL, los prestadores de turismo náutico no pueden desembarcar en el continente, sino que sus actividades se dan en mar o en la periferia de la isla, por lo que con mayor razón están lejos de poder ser sustitutos del STMP.

Por todo lo anterior expuesto, no es dable considerar sustitutos el STMP y el servicio de turismo náutico.

Por su parte, de conformidad con lo establecido en el numeral 4.4.9. correspondiente a la MARINA MERCANTE, en relación con lo que establece el artículo 33, fracciones II y III de la LEY DE PUERTOS, el STMP en modalidad de ferri es un servicio público necesario para satisfacer necesidades esenciales que debe ser realizado de manera permanente, continua y regular, esto porque se trata de una actividad primordial para que los usuarios del mismo se puedan trasladar desde Cancún y Playa del Carmen a Isla Mujeres o Cozumel, respectivamente y, en caso de suspenderse, genera una fuerte afectación al turismo y quienes dependen del traslado para realizar sus actividades de trabajo o personales. El STMP en modalidad ferri prevé el traslado de pasajeros de un punto inicial a uno final, sin paradas intermedias, en cambio el servicio de Turismo Náutico ofrecido por los prestadores entrevistados por el notario en la fe de hechos, parte y regresa al mismo puerto con diversas paradas intermedias (tiene la característica de ser un servicio de tour con paradas intermedias que se realizan con la finalidad de conocer lugares turísticos o realizar actividades recreativas, además de incluir en algunos casos comida y bebidas).

Por otro lado, los oferentes de tours, catamaranes, veleros o cualquier otra embarcación utilizada para transporte con fines recreativos, no tiene la obligación de prestar su servicio de manera continua y regular bajo el apercibimiento que de no hacerlo se cancelará el permiso, por lo que no tienen la obligación de avisar a la SEMAR en caso de que decidan dejar de operar o modificar sus horarios o tarifas, además que es requerido en su mayoría por turistas. Por lo anterior, el servicio de transporte turístico con fines recreativos no es sustituto del STMP en ferri.

<sup>662</sup> A mayor referencia la Capitanía cita el artículo 636 del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN: "No se considera Turismo Náutico, la operación en Navegación de cabotaje de Embarcaciones Menores para prestar servicios recreativos o deportivos, si la misma tiene capacidad para veinte Pasajeros o más y el servicio exceda de veinticuatro horas. En este caso la Embarcación será clasificada como de Pasajeros y deberá contar con el equipamiento necesario para brindar servicios de *pernocta y descanso*. Este tipo de Embarcaciones, para operar comercialmente y prestar servicios a terceros, requerirá del permiso de Crucero Turístico, de acuerdo con la Ley".



**4.3.7. Elemento aportado por la ciencia** que obra en **medios electrónicos**, consistente en un dispositivo de almacenamiento USB,<sup>663</sup> presentado por MAGNA como anexo a su ESCRITO DE MANIFESTACIONES, en el cual constan:

**4.3.7.1 Un archivo electrónico** en formato *Excel* denominado “*Anexo 3. Participación de pasajeros locales y turistas.xlsx*”, cuya pretensión probatoria es acreditar que: “[...] *el DP es ilegal, ya que no segmentó cada uno de los Mercados Relevantes, a su vez, en dos mercados: uno local y otro foráneo, en respuesta a que la demanda se integra por dos segmentos diferenciados*”.

El documento referido contiene información sobre: [i] las diferentes categorías que MAGNA utiliza al vender boletos para transporte de pasajeros, las cuales se dividen en pasajeros locales y pasajeros turistas; y [ii] el porcentaje de pasajeros locales y de pasajeros turistas por meses para los años dos mil diecinueve, dos mil veinte y hasta marzo de dos mil veintiuno, respecto de las rutas que maneja.

Eliminado: 1 tabla y 3 palabras.

B

De los datos proporcionados por MAGNA para la RUTA PUERTO JUÁREZ, se observa que, en comparación con los pasajeros turistas, los pasajeros locales han utilizado en mayor proporción el servicio de transporte en esta ruta en los años dos mil diecinueve, dos mil veinte y dos mil veintiuno.

Por lo que hace a la RUTA ZONA HOTELERA, no se registra uso del servicio por los pasajeros locales, siendo los pasajeros turistas los que cuentan con el B de uso del servicio durante dos mil diecinueve al primer trimestre de dos mil veintiuno.

En el caso de la RUTA COZUMEL se advierte que para el año dos mil diecinueve la categoría de pasajeros locales y turista han hecho uso del servicio de manera prácticamente igual, en el dos mil veinte los pasajeros locales utilizaron mayormente el STMP en ferri que los turistas por un seis por ciento y para el periodo enero a marzo de dos mil veintiuno, los pasajeros turistas fueron los que más demandaron el STMP en ferri.

<sup>663</sup> Folio 7834.





De la información presentada por MAGNA es posible concluir que en la RUTA PUERTO JUÁREZ los pasajeros locales tienen mayor participación, mientras que en el caso de la RUTA ZONA HOTELERA es utilizada únicamente por turistas, por lo que hace a la RUTA COZUMEL, no se observa una mayoría importante de ninguna de las categorías, contrario a las otras dos rutas en las que es muy marcado el sector de la población que lo utiliza.

Al ser un **elemento aportado por la ciencia**, su valor probatorio queda al prudente arbitrio de la autoridad. Por lo que dicho documento al ser ofrecido por MAGNA sirve para concluir que esta naviera discrimina entre segmentos de la población al dividir la participación de pasajeros locales y pasajeros turistas al momento de vender boletos.

Dichos registros permiten comparar el movimiento de pasajeros locales y turistas respecto del año anterior en cada una de las rutas en que participa MAGNA; sin embargo, esto no demuestra que para el análisis del presente caso sea necesaria la segmentación por categoría de pasajeros locales y turistas, lo anterior en el entendido de que los competidores realizan divisiones similares y prestan el mismo servicio, por lo que la división por categorías para la venta de boletos para utilizar el STMP en ferri no es un elemento que por sí solo permita concluir que se trata de mercados distintos.

No obstante, sí se advierte un indicio importante para señalar que el MR PUERTO JUÁREZ y el MR ISLA MUJERES son dos mercados distintos, lo anterior porque se observa una tendencia muy marcada de la categoría de pasajeros que utilizan cada ruta, conclusión que además se refuerza con las conclusiones alcanzadas en la sección "*Elementos de convicción recabados durante la investigación*" en la que se determinó que las tarifas ofrecidas por el mismo servicio en MR PUERTO JUÁREZ y el MR ISLA MUJERES eran distintas.

**4.3.7.2. Un archivo electrónico** en formato Excel denominado "*Anexo 4. Relación de Pasajeros – Mercado Cozumel – Pandemia.xlsx*", cuya pretensión probatoria es acreditar que se: "[...] muestra la caída drástica en el número de pasajeros que atendió Naviera Magna en el Mercado Relevante Cozumel desde marzo de 2020 y hasta noviembre de ese mismo año [...] el DP es ilegal, ya que: (i) al evaluar las condiciones de competencia y, en especial la capacidad de Naviera Magna de fijar tarifas en forma unilateral y artificial, pues no se consideró que esas tarifas se han mantenido estables, pese a la caída drástica en el número de pasajeros e ingresos en ambos Mercados Relevantes desde marzo de 2020 como consecuencia de la Pandemia; y (ii) que en este momento tanto la investigación como el DP y la eventual resolución de esta H. Pleno [sic] constituyen una intervención estatal contraria al interés público".

Dicho documento contiene información sobre el número de frecuencias y pasajeros por día correspondientes a los meses de abril, mayo junio, julio, agosto, septiembre, octubre y noviembre de dos mil veinte en los MERCADOS RELEVANTES; asimismo se advierte el número de pasajeros total correspondiente a cada mes como se muestra a continuación:

**B**

Eliminado: 1 tabla.



Al respecto dicha prueba tiene el valor probatorio que la normativa otorga a los **elementos aportados por la ciencia**, lo que implica que su valor probatorio queda al prudente arbitrio de la autoridad y al haber sido presentados por MAGNA tienen su reconocimiento y permiten corroborar que hubo un número significativamente menor de pasajeros en abril, mayo y junio de dos mil veinte, en comparación con los meses de julio, agosto, septiembre, octubre y noviembre del mismo año; asimismo, que durante el periodo abril a noviembre de dos mil veinte se operó alternadamente, un día ofreciendo el STMP y al día siguiente suspendiéndolo.

Al respecto, contrario a lo que se pretende demostrar con dicha probanza, la misma resulta insuficiente para acreditar la incapacidad de MAGNA para fijar tarifas en forma unilateral, lo anterior en virtud de que el PERIODO no contempló únicamente de abril a noviembre de dos mil veinte, sino de enero de dos mil quince a julio de dos mil veinte; aunado a que no se advierte información respecto de los meses anteriores para determinar una disminución, sino por el contrario se observa un aumento de pasajeros de abril a noviembre de dos mil veinte. No obstante, haciendo un análisis integral de los elementos que obran en el EXPEDIENTE, esta autoridad tiene conocimiento que dicha disminución se atribuye a la situación que atraviesa el país con motivo de la pandemia por COVID-19.

Por otro lado, es insuficiente considerar que el aumento de pasajeros de MAGNA en los meses de abril a noviembre de dos mil veinte es un elemento que permita probar que no fija precios, en todo caso sería una comparación de sus precios y los de sus competidores durante el PERIODO los elementos idóneos para acreditar que la asignación de precios es natural al comportamiento del mercado, por lo que MAGNA no alcanza la pretensión probatoria deseada.

**4.3.7.3.** Un archivo electrónico en formato *Excel* denominado “Anexo 5. Tarifas máximas vs Tarifas ofertadas.xlsx” con el propósito de acreditar que: “[...] la AI no consideró que Naviera Magna no ha aumentado sus tarifas del STMP Ferri ofertadas al público en general, pese a que tiene un amplio margen para hacerlo, atendiendo a las tarifas máximas registradas y autorizadas por la autoridad competente”.

Dicho documento contiene información sobre la metodología que Naviera Ocean GM, S.A. de C.V. aplica para la estimación de precios para prestar el STMP, en la que se advierte que algunos de los factores son:

B

[REDACTED], entre otros; asimismo se advierte la metodología para el cálculo de descuentos, los cuales deben ser autorizados y establecidos por Dirección General y Dirección de Ventas de Naviera Ocean GM, S.A. de C.V.; y los medios de publicación mediante los cuales da a conocer las tarifas a los usuarios finales, que es mediante sus redes sociales y página web oficial, folletos y lista de precios exhibida en taquilla y mostradores.

Igualmente, se advierten diversas tablas con un listado de las “Tarifas Públicas” y “Tarifas autorizadas” en pesos, respecto de la RUTA ISLA MUJERES y la RUTA COZUMEL, para los años dos mil quince, dos mil dieciséis, dos mil diecisiete, dos mil dieciocho, dos mil diecinueve y dos mil veinte, en la modalidad “pasajeros”, para las categorías turista y residente, con su correspondiente serie y descripción. Para efecto del análisis de esta prueba se tomarán como referencia únicamente las tarifas

Eliminado: 1 renglón y 16 palabras.





públicas, que corresponden a las efectivamente cobradas, que son los precios a los que MAGNA ofrece el STMP en ferri a los pasajeros, no obstante, se menciona que las tarifas que informa a la MARINA MERCANTE en todos los casos son superiores a las efectivamente cobradas. Lo anterior en el entendido que las tarifas que señala como autorizadas en realidad son informadas, como MARINA MERCANTE mencionó en el elemento analizado en el numeral 4.4.9. Es por ello que, las tarifas señaladas por MAGNA como autorizadas, no son un referente para determinar que no tiene capacidad de fijar precios, pues tampoco existe un procedimiento al momento de informar a la MARINA MERCANTE estas tarifas ni una opinión. En este sentido, contrario a lo que pretende acreditar MAGNA se observa cómo puede fijar y aumentar trisas en cualquier momento sin necesidad de acreditar criterios técnicos ni que pueda ser contrarrestado.

A saber, los aumentos en las tarifas en las rutas que opera son los siguientes:

| <b>RUTA ZONA HOTELERA</b>      |             |             |             |             |             |             |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Categoría</b>               | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> |
| PLAYA TORTUGAS Adulto Sencillo | \$ 223.58   | \$252.98    | \$255.78    | \$ 260.40   | \$ 275.00   | \$ 322.50   |
| PLAYA TORTUGAS Niño Sencillo   | \$ 127.76   | \$ 144.56   | \$ 146.16   | \$ 148.80   | \$ 183.33   | \$ 215.00   |
| PLAYA LINDA Adulto Sencillo    | \$ 223.58   | \$ 252.98   | \$ 255.78   | \$ 260.40   | \$ 275.00   | \$ 322.50   |
| PLAYA LINDA Niño Sencillo      | \$ 127.76   | \$ 144.56   | \$ 146.16   | \$ 148.80   | \$ 183.33   | \$ 215.00   |
| PLAYA CARACOL Adulto Sencillo  | \$ 223.58   | \$ 252.98   | \$ 255.78   | \$ 260.40   | \$ 275.00   | \$ 322.50   |
| PLAYA CARACOL Niño Sencillo    | \$ 127.76   | \$ 144.56   | \$ 146.16   | \$ 148.80   | \$ 183.33   | \$ 215.00   |

| <b>RUTA PUERTO JUÁREZ</b>    |             |             |             |             |             |             |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Categoría</b>             | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> |
| IM Turista Sencillo Adulto   |             | \$ 100.00   |             | \$ 160.00   |             |             |
| IM Turista Sencillo Menor    |             | \$ 80.00    |             | \$ 130.00   |             |             |
| Quintana Roo Sencillo Adulto | \$ 78.00    |             |             |             |             |             |
| Quintana Roo Sencillo Menor  | \$ 46.00    |             |             |             |             |             |
| Adulto Ultraplan Sencillo    | \$ 42.00    |             |             |             |             |             |
| IM Adulto Grupos             | \$ 42.00    | \$100.00    |             | \$ 42.00    |             |             |
| INSEN                        | \$ 26.00    |             |             |             |             |             |
| Estudiante Sencillo          | \$ 16.00    |             |             |             |             |             |
| Infante                      | SIN COSTO   |             |             |             |             |             |



| RUTA COZUMEL               |       |       |      |       |       |      |
|----------------------------|-------|-------|------|-------|-------|------|
| Categoría                  | 2015  | 2016  | 2017 | 2018* | 2019  | 2020 |
| Adulto sencillo            | \$163 |       |      | \$200 |       |      |
| Niño sencillo              | \$97  |       |      | \$130 | \$160 |      |
| Primera sencillo           | N.A.  | \$220 |      |       | \$260 |      |
| Adulto Peninsular sencillo | N.A.  | \$115 |      |       | \$150 |      |
| Niño peninsular sencillo   | N.A.  | \$60  |      |       | \$100 |      |
| Ultraplan adulto sencillo  | \$84  | \$70  |      |       | \$95  |      |
| Ultraplan menor sencillo   | \$40  | \$30  |      |       | \$60  |      |
| INAPAM sencillo            | \$84  | \$60  |      |       | \$90  |      |

Del contenido de dicho documento se advierte que, por lo que hace a la RUTA PUERTO JUÁREZ, dos mil quince a dos mil veinte no hubo aumentos o disminuciones en la tarifa pública, con excepción de la tarifa pública de turista adulto y turista menor, los cuales tuvieron un aumento de \$60.00 (sesenta pesos 00/100 M.N.) y \$50.00 (cincuenta pesos 00/100 M.N.), respectivamente.

Por lo que hace a las tarifas públicas ofertadas por MAGNA en la RUTA ZONA HOTELERA, se observan aumentos constantes anuales, que van desde \$1.60 (un peso 60/100 M.N.) hasta \$47.50 (cuarenta y siete pesos 50/100 M.N.), siendo que el aumento más alto sucedió de dos mil diecinueve a dos mil veinte.

Finalmente, respecto de la RUTA COZUMEL, también se observa aumento de precio de las tarifas ofertadas por MAGNA a partir de dos mil dieciocho.

En virtud de la información aquí analizada es posible concluir que MAGNA oferta diferentes precios, por boleto, según la ruta o la categoría del mismo y, que en algunos casos, ha aumentado las tarifas; no obstante, dicha conclusión no aporta para su pretensión probatoria, ya que el hecho de que sus tarifas no aumenten de manera significativa no prueba que no esté fijando precios de manera unilateral, contrario a ello, de conformidad con lo señalado en la sección "*Elementos de convicción recabados durante la investigación*" se observa que no cuenta con competidores en el MR ISLA MUJERES y MR PUERTO JUÁREZ o los que existen son pequeños por ser nuevos entrantes; al no tener competidores o considerando que los que ha tenido eran pequeños, en el caso de que MAGNA decida subir precios los consumidores no tienen opción de acudir a otros oferentes. Por lo que hace al MR COZUMEL, aunque WINJET presta el servicio y tienen participaciones casi iguales, se observan comportamientos similares y al contar con menos barcos no es posible que este último ajuste su oferta, así que se encuentra limitado.





**4.3.7.4.** Un **archivo electrónico** en formato *pdf* denominado “*Anexo 6. Recorrido Fotográfico.pdf*”, que contiene a su vez un archivo titulado “*Recorrido fotográfico de las embarcaciones en las que se presta el STMP Ferri en los mercados relevantes por diversos agentes económicos*”. Con dicho archivo, MAGNA tiene el propósito de acreditar que: “[...] presta el STMP Ferri en ambos Mercados Relevantes [...] y que] la calidad del STMP Ferry [sic] que ofrece Naviera Magna es de calidad mayor al de sus competidores”.

Por lo que hace a MAGNA, se observan imágenes de sus embarcaciones, instalaciones de las mismas, infraestructura de los muelles, de las rutas disponibles, comodidades (incluyendo tiendas, cafetería, restaurantes, zona para llevar bicicletas, seguridad, asientos, música y servicio de transporte y carga, entre otros); equipos instalados en sus embarcaciones, sistemas de emergencia y control de movimiento, respecto de las cuales se menciona que fueron obtenidas también de las reproducciones de videos disponibles en YouTube, señalando enlaces de Internet a videos contenidos en diversas redes sociales.

Asimismo, se observan imágenes de las embarcaciones, instalaciones e infraestructura de WINJET, en las que presta el STMP ferri en COZUMEL, así como de NAVEGANTO en las que presta el STMP ferri en ISLA MUJERES y fotografías de las embarcaciones e infraestructura en las que JETWAY, según MAGNA, planea prestar el STMP ferri en ISLA MUJERES, señalando algunos enlaces de Internet para las imágenes. Sobre lo anterior, MAGNA manifestó que “su calidad y comodidad para los pasajeros es a simple vista menor que la de Naviera Magna”.

Al respecto dicha prueba tiene el valor probatorio que la normativa otorga a los **elementos aportados por la ciencia**, al ser un elemento generado mediante videos que pueden ser de dominio público y además pueden ser consultados en subsecuentes ocasiones, tienen el alcance de acreditar que las embarcaciones, instalaciones e infraestructura de WINJET, NAVEGANTO y JETWAY para prestar el STMP en ferri son distintas.

**4.3.7.5.** Un **archivo electrónico** en formato *Excel* denominado “*Anexo 7. Inventario de Certificaciones Calidad*” ofrecido con el objeto de demostrar que: “[...] la calidad del STMP Ferry [sic] que ofrece Naviera Magna es de calidad mayor al de sus competidores”.

Dicha probanza consistente en una tabla denominada “*Certificaciones Calidad*”, de la que se advierte que para el año dos mil veintiuno MAGNA cuenta con dos certificaciones de calidad vigentes, otras en proceso y otras no vigentes. Asimismo, consta información sobre el objetivo de cada una, la dirección responsable, los puntos a evaluar, las evidencias, el presupuesto destinado para su obtención y observaciones como se advierte a continuación:

B

Eliminado: 1 tabla.



B

Al respecto dicha prueba tiene el valor probatorio que la normativa otorga a los **elementos aportados por la ciencia**, al ser un documento presentado por MAGNA únicamente es posible concluir que MAGNA manifiesta que actualmente cuenta con las certificaciones [REDACTED], mientras que otras tres certificaciones se encuentran en proceso. No obstante dicha información es insuficiente para demostrar la ventaja en la calidad de los servicios que proporciona MAGNA frente a los servicios de sus competidores, en primer lugar, porque del contenido de la información proporcionada no se desprende que efectivamente MAGNA cuenta con dichas certificaciones, en segundo lugar no se desprende cuáles son los parámetros que se consideran para dar ese reconocimiento o la métrica utilizada y, por último, no se conoce el estatus o la existencia de certificaciones con las que puedan contar sus competidores, por lo que no podría establecerse que MAGNA tiene una calidad superior.

**4.3.7.6.** Un **archivo electrónico** en formato "Excel" denominado "Anexo 8. MPC 2019.xlsx", con el objeto de demostrar que "[...] la calidad del STMP Ferry [sic] que ofrece Naviera Magna es de calidad mayor al de sus competidores".

El documento analizado tiene el alcance de acreditar que MAGNA elaboró una matriz de perfil competitivo con fecha dos mil diecinueve, en la cual, otorga una calificación y peso ponderado a: ULTRAMAR, WINJET y NAVEGANTO en cada uno de los "Factores Críticos para el éxito", correspondientes a la facturación, calidad de infraestructura, calidad de servicio, frecuencia y horarios, atención al cliente, portafolio amplio, programas de lealtad, publicidad y promoción, distribución, servicio especializado (bicicletas/mascotas) y competitividad de precios, aclarando que no establece metodología ni elementos considerados en cada factor para determinar la calificación que otorga.

Eliminado: 1 tabla y 4 palabras.



B

**4.3.8. Inspecciones oculares** ofrecidas por MAGNA, con el objeto de acreditar que “[...] *existen otros prestadores del STMP en modalidades distintas al Ferri que prestan el servicio de Transporte desde Cancún y hacia Isla Mujeres, el cual puede ser contratado de forma independiente o en paquete con otros servicios adicionales*”.

**4.3.8.1. Inspección ocular** realizada el once de mayo de dos mil veintiuno a las 9:00 horas (nueve horas) en el muelle Playa Tortugas ubicado en Kilómetro 6.5 Blvd Kukulcan de ZONA HOTELERA.<sup>664</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia en el muelle “Playa Tortugas”, advirtió más de cinco oferentes de servicios de tours y actividades. Al acercarse a entrevistarse con los locatarios, estos le ofrecían servicios de tour en lancha o catamarán hacia Isla Mujeres (los cuales incluían el transporte a la isla, además de comida bufete, y otras actividades como snorkel y tour por la isla); a diferencia del servicio en lancha, el servicio de catamarán tiene capacidad de más personas, música y barra libre de bebidas y su costo es mayor, aproximadamente al doble de lo que cuestan los servicios en lancha.

Al entrevistar a los prestadores estos señalaron que “[...] *que en los servicios de transporte (tour) a diferencia de los de transporte de ferri, los usuarios deben estar ceñidos a los horarios y actividades prestables en el tour* [...] [énfasis añadido]”.

Asimismo, se observó que en ese muelle solo existe un oferente de STMP en ferri con la marca Ultramar (MAGNA) con destino a Isla Mujeres. Al entrevistar a uno de sus vendedores, identificado así por su vestimenta con logos de “Ultramar”, señaló que solo venden el servicio de transporte, que en sus embarcaciones caben aproximadamente doscientos setenta (270) personas pero, por la situación actual, operan al cincuenta por ciento (50%) de la capacidad, además establece que el recorrido dura veinte (20) minutos y el regreso tiene horarios establecidos, permitiendo que los usuarios tengan tiempo libre en Isla Mujeres.

664 Folios 8197 a 8207.



**4.3.8.2. Inspección ocular** realizada el once de mayo de dos mil veintiuno a las 9:00 horas (nueve horas) en el muelle “*Albatros*” ubicado en Boulevard Kukulkán de ZONA HOTELERA, ubicado en km 15.3.<sup>665</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que en el muelle de Albatros solo existe un oferente de servicios con catamaranes bajo el nombre comercial de “*Marina Albatros, Sail Away to Isla Mujeres*” que ofrece servicios de renta de yates y *tours* que pueden incluir la visita a distintos sitios, restaurante, bebidas, fotografías, actividades y catas de bebidas alcohólicas.

**4.3.8.3. Inspección ocular** realizada el once de mayo de dos mil veintiuno a las 13:00 horas (trece horas) en el muelle “*Playa Langosta*” ubicado en Boulevard Kukulkán de Zona Hotelera de Cancún, Quintana Roo.<sup>666</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que en el muelle de Playa Langosta solo se encontró un prestador de servicio de paquetes turísticos con destino a Xcaret e Isla Mujeres, los cuales incluyen diversas actividades, una de ellas como nado con delfines a cambio de la contraprestación de \$3,100.00 (tres mil cien pesos 00/100 M.N.) y son realizados con catamaranes o lanchas ofrecidos por la empresa de nombre “*Dolphin Discovery*”. Asimismo, se advierte que desde ese muelle no se presta el STMP en ferri, ni el servicio de transporte sin actividades turísticas.

**4.3.8.4. Inspección ocular** realizada el once de mayo de dos mil veintiuno a las 13:00 horas (trece horas) en el muelle “*Marina Chac Chi*” ubicado en Km. 3.2, Boulevard Kukulkán de ZONA HOTELERA.<sup>667</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que en el muelle denominado “*Marina Chac Chi*” existe una empresa denominada “*Cancun Jungle Tours*” que presta servicios de tour y actividades acuáticas con diversas embarcaciones y motos acuáticas y no se observa que se ofrezca el STMP en ferri.

**4.3.8.5 Inspección ocular** realizada el once de mayo de dos mil veintiuno a las 17:00 horas (diecisiete horas) en el muelle “*El Embarcadero*” ubicado en kilómetro 4 Boulevard Kukulkán de ZONA HOTELERA.<sup>668</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que en el muelle el Embarcadero solo existe un prestador del STMP en ferri que es operado por Ultramar [MAGNA]. Dicho servicio tiene como destino Isla Mujeres en diferentes horarios previamente establecidos.

665 Folios 8187 a 8196.

666 Folios 8208 a 8220.

667 Folios 8221 a 8228.

668 Folios 8229 a 8241.





Asimismo, se advierte la presencia de un módulo de venta de boletos móvil que ofrece un servicio turístico que incluye un recorrido por el mar con espectáculo pirata, comida y bebida a bordo, con una duración de tres horas y media, con origen y destino en el mismo muelle.

**4.3.8.6. Inspección ocular** realizada el doce de mayo de dos mil veintiuno a las 9:00 horas (nueve horas) en el muelle “*Playa Las Perlas*” ubicado en Hotel Imperial Las Perlas kilómetro 2.5 Blvd Kukulkán de la ZONA HOTELERA.<sup>669</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que en el muelle de playa las Perlas opera la empresa *Cancún Sailing* quien ofrece servicio de transportación ida y vuelta en catamarán hacia Isla Mujeres, actividades de snorkel, veleros, el cual además incluye alimentación y barra libre de bebidas, en un horario de diez de la mañana con regreso a las diecisiete horas del mismo día. Dicho servicio se presta a bordo de catamaranes, yates o lanchas, y también se realizan viajes privados con una duración de cuatro horas.

No se advierte ningún prestador de STMP en ferri.

**4.3.8.7. Inspección ocular** realizada el doce de mayo de dos mil veintiuno a las 13:00 horas (trece horas) en el muelle “*Terminal Marítima de Puerto Juárez*”, ubicada en Av. López Portillo, Naval 84, Cancún, Quintana Roo.<sup>670</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que en la terminal de Puerto Juárez de Ultramar (Gran Puerto) únicamente opera la empresa de Ultramar [MAGNA] prestando el STMP en ferri hacia Isla Mujeres.

Afuera de la terminal, sobre la vía peatonal se ubican personas que ofrecen servicios de tour con transporte a Isla Mujeres, con paradas intermedias para realizar actividades como snorkel e incluyen comida.

A unos kilómetros se encuentra la terminal Marítima de Puerto Juárez concesionada a APIQROO, en la misma se observa que diversas empresas prestan el servicio de tour hacia Isla Mujeres; este servicio incluye comida, bebidas, actividades y algunas horas libres en Isla Mujeres. Dicha terminal se veía prácticamente cerrada porque, según las personas que ofrecían *tour* afuera, las embarcaciones que prestan el servicio de tour salen por la mañana y regresan por la tarde.

**4.3.8.8. Inspección ocular** realizada el día doce de mayo de dos mil veintiuno a las 17:00 horas (diecisiete horas) en el muelle “*Playa del Niño*” ubicada en López Portillo 2.85, Cancún, Quintana Roo.<sup>671</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que en el muelle Playa del Niño no existen oferentes de STMP en ferri, únicamente se observó que a lo largo de la playa los vendedores de los locales ofrecen servicios de tour a Isla mujeres, los cuales incluyen servicios extras como comida, bebida y actividades.

669 Folios 8258 a 8269.

670 Folios 8270 a 8312.

671 Folios 8359 a 8370.



Los medios de convicción ofrecidos en los numerales 4.3.8.1, 4.3.8.2, 4.3.8.3, 4.3.8.4, 4.3.8.5, 4.3.8.6, 4.3.8.7. y 4.3.8.8 tienen el valor probatorio que la normativa otorga a las inspecciones, por lo que hace prueba plena respecto de aquellos puntos que fueron observados por los sentidos de los servidores públicos de la COFECE que desahogaron las diligencias.

Se advierte que las pruebas por MAGNA no resultan idóneas para acreditar que existen otros prestadores del STMP en modalidades distintas al ferri que prestan el servicio de Transporte desde Cancún y hacia Isla Mujeres y que pudieran considerarse sustitutos, lo anterior debido a que: (i) el servicio de Turismo Náutico que ofrecen los prestadores que se encontraron durante el desahogo de las diligencias de inspecciones oculares [oferentes de tours], como ya ha sido señalado por la CAPITANÍA DE COZUMEL, CAPITANÍA ISLA MUJERES y la MARINA MERCANTE en los numerales 4.3.3., 4.3.4., 4.3.5. y 4.3.6., se trata de un servicio con una finalidad y características distintas, pues incluyen diferentes actividades y servicios empaquetados; y (ii) de las visitas realizadas por los servidores públicos comisionados de la COFECE se fortaleció dicho criterio al observar que estos prestadores se dedican esencialmente a la venta de experiencias, por lo que el transporte de pasajeros no es el eje de sus actividades. En este sentido, los servicios que ofrecen los prestadores visitados tienen precios más elevados que el STMP en ferri, además de que existen otras diferencias, como son que incluyen comida, bebida, actividades y el transporte ida y vuelta el mismo día, además de tratarse de embarcaciones más pequeñas que los ferris que utilizan para prestar el STMP. Como catamaranes, lanchas o veleros.

Por su parte, el STMP que presta ULTRAMAR en ferri es distinto, principalmente porque este implica únicamente el traslado de punto a punto sin paradas intermedias, no se ofrecen actividades durante su desarrollo y las embarcaciones son más grandes por lo que tienen capacidad para trasladar más personas.

En virtud de lo anterior, no es dable considerar que el STMP en ferri es lo mismo que el servicio de turismo náutico y, por lo tanto, no pueden ser considerados competidores.



**4.3.9. Inspecciones oculares** ofrecidas por MAGNA con el objeto de acreditar que “[...] *Existen otros prestadores del STMP en modalidades diversas al Ferry [sic] que también transportan pasajeros desde Cancún hacia Isla Mujeres y que son sustitutos potenciales de esos servicios, cuando menos, para los pasajeros que pertenecen al segmento de pasajeros foráneos (turistas)*” y que: *“El STMP Ferri que Naviera Magna presta en ambos Mercados Relevantes es de mayor calidad, en virtud de que las instalaciones, embarcaciones y beneficios especiales que ofrece a sus pasajeros, les permiten transportarse en forma mucho más cómoda e incluso, rápida, mientras que el servicio que prestan sus competidores es a simple vista de una menor calidad”*.

**4.3.9.1. Inspección ocular** realizada el doce de mayo de dos mil veintiuno a las nueve horas (9:00) en el “*Muelle Playa Caracol*”, ubicado en Boulevard. Kukulcán km. 9.5 ZONA HOTELERA.<sup>672</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que la embarcación tipo ferri de MAGNA con logotipos de “*Ultramar*” que se encontraba en el muelle objeto de la diligencia está equipada con lo siguiente:

- Dos pisos.
- Piso antiderrapante.
- Zona para colocar maletas.
- Baños con todos los servicios, a saber jabón, papel y agua.
- Aire acondicionado.
- Asientos acolchados con chalecos salvavidas en una zona y, en otra, asientos metálicos.
- En algunos lugares del barco hay ventanas panorámicas.
- Luces led en los pasillos.
- Una pantalla con publicidad .
- Área para silla de ruedas.
- Señalizaciones en caso de emergencia.
- Cámaras de emergencia.
- Extintores.
- Un cuarto denominado puente de mando donde se observan pantallas, controles y documentos.

Asimismo, en dicho muelle no se encuentran embarcaciones de otras compañías.



**4.3.9.2. Inspección ocular** realizada doce de mayo de dos mil veintiuno a las 15:00 horas (quince horas) en el muelle "Playa Tortugas", ubicada en Boulevard. Kukulcán, km. 6.5, de la ZONA HOTELERA.<sup>673</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que en el muelle Playa Tortugas existen diversos oferentes de servicios de tour que incluyen actividades adicionales, pero no dan servicio de transporte ya que manifestaron que "[...] *eso solo lo hace 'Ultramar' [...]*".

Asimismo, se advierte una embarcación tipo ferri de MAGNA denominada *City Jet VI* que es más grande que las embarcaciones que se encuentran cerca y parecen ser lanchas. El ferri de MAGNA tiene las siguientes características:

- Asientos de piel azules, cómodos
- Aproximadamente ciento treinta (130) asientos de piel, cómodos, con chalecos salvavidas debajo del asiento en la planta baja y ciento setenta (170) asientos en la parte alta, de aluminio.
- Ventanas panorámicas polarizadas.
- Algunas mesas.
- Conectores tipo USB y enchufes.
- Sistema de audio.
- Sensores de incendio.
- Algunas pantallas planas.
- Botiquín.
- Área para colocar equipaje.
- Una persona tocando guitarra.
- Piso antiderrapante.
- Dos pisos.
- Zona para silla de ruedas.
- Baños con todos los servicios, a saber jabón, papel, agua y aire acondicionado.
- Zona para maletas, bicicletas y carriolas.

**4.3.9.3. Inspección ocular** realizada el trece de mayo de dos mil veintiuno a las 9:00 horas (nueve horas) en Puerto de Cancún, Muelle "El Embarcadero", ubicada en Boulevard Kukulcán Km. 4, de la ZONA HOTELERA.<sup>674</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que en el muelle el Embarcadero existen dos oferentes de servicios con embarcaciones además de MAGNA, uno que realiza un espectáculo de barco pirata, que incluye además del

673 Folios 8313 a 8358.  
674 Folios 8371 a 8384.





espectáculo una cena, pero no dan servicio de transporte y otro que cruza a la Isla, sin especificar qué tipo de servicio se trata.

Asimismo se advierte una embarcación tipo ferri de Ultramar es azul con amarillo y tiene las siguientes características:

- Cuenta con dos niveles.
- Pisos antiderrapantes.
- Baños con todos los servicios necesarios y aire acondicionado.
- Señalamientos de seguridad, detectores de humo, cámaras de seguridad.
- Aire acondicionado.
- En el primer nivel hay asientos de piel, acolchados con respaldo ergonómico, chaleco salvavidas debajo del asiento.
- Cristales panorámicas.
- Luces led en los pasillos y el techo.
- Una pantalla.
- Área de silla de ruedas.
- Un puente de mando donde se encuentran los controles de navegación.
- Área de almacenaje.
- En el segundo nivel las sillas son metálicas y también cuentan con chalecos salvavidas.
- Una persona cantando y tocando una guitarra.
- Controles, GPS, radar de navegación y *Microcomander* que explican se trata de una tecnología con la que muy pocos barcos cuentan.

**4.3.9.4. Inspección ocular** realizada el trece de mayo de dos mil veintiuno a 10:30 horas (diez horas con treinta minutos) en el Puerto Playa del Carmen, "*Terminal Marítima Navega*", ubicada en Av. Primera Sur y Zona Federal, Int. Muelle Fiscal, C.P. 77710.<sup>675</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que las dos embarcaciones tipo ferri de MAGNA que se inspeccionaron tienen como características generales las siguientes:

- Color amarillo con azul con logos de Ultramar
- Dos pisos con ventanas polarizadas.
- Un puente de mando que por el dicho de una persona que señaló ser el Capitán se trata de tecnología para manejar la embarcación, incluyendo GPS, radar, una pantalla roja que señalan sirve para medir la temperatura y estabilizadores.
- Zonas para colocar maletas.
- Asientos acolchados de piel con chalecos salvavidas abajo.
- Sillones.
- Mesas.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

- Conectores para cargar aparatos eléctricos.
- Ventanas grandes polarizadas.
- Una pantalla.
- Otro nivel exterior con techo y sin ventanas, donde se encuentran dos personas tocando música.
- En los niveles exteriores los asientos son de metal.
- Un bar que vende botana y bebidas.
- Una cafetería que vende productos de la marca Starbucks.
- Otro nivel completamente exterior con asientos de metal, luces led y bocinas.
- Tres tipos de baños: para mujeres, hombres y familiar.
- Aire acondicionado.
- En algunos lugares del barco hay ventanas panorámicas.
- Luces led en los pasillos.
- Área para silla de ruedas.
- Señalizaciones en caso de emergencia.
- Cámaras de emergencia.

Se destaca que los capitanes de las dos embarcaciones inspeccionadas señalaron que estas cuentan con tecnología por encima de sus competidores. Al cuestionarles sobre la posibilidad que dos o más embarcaciones salgan con cinco minutos de diferencia, ambos capitanes respondieron que es técnicamente posible y que no hay riesgo si se toman precauciones;<sup>676</sup> señalaron que pueden atracarse hasta tres embarcaciones de cada lado del muelle, aunque actualmente las empresas que prestan el STMP en dicho muelle utilizan un lado cada uno, el derecho es utilizado por ULTRAMAR y el izquierdo por WINJET.

Adicionalmente, la representante de WINJET que acompañó la diligencia aclaró que por temas de seguridad, principalmente por temas de COVID, **las autoridades han exigido que no se mezclen los pasajeros de las embarcaciones.**

Asimismo, se observó que en dicho muelle no se encuentran embarcaciones de otras compañías, únicamente de ULTRAMAR y WINJET.

<sup>676</sup> Al respecto se aclara que los capitanes no especificaron cuáles eran las precauciones que podían tomar dos embarcaciones para desembarcar con cinco minutos de diferencia.





**4.3.9.5. Inspección ocular** realizada el trece de mayo de dos mil veintiuno a las 15:00 horas (quince horas) en Puerto de Cancún, “Terminal Marítima Gran Puerto”, ubicada en Supermanzana 84, Manzana 05, Lote 06, Av. José López Portillo, Interior Ultramar, C.P. 77500.<sup>677</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que las embarcaciones tipo ferri de MAGNA denominadas *LADY A*, *Ultrajet III* y una tercera más grande denominada *Ultramar I* tienen como características las siguientes:

- Dos pisos con ventanas polarizadas.
- Un puente de mando.
- zonas para colocar maletas.
- asientos acolchados de piel, en una zona son reclinables.
- sillones.
- Mesas.
- conectores para cargar aparatos eléctricos y conectores USB.
- una pantalla.
- otro nivel exterior con techo y sin ventanas, donde se encuentran dos personas tocando música.
- en los niveles exteriores los asientos son de metal.
- Un bar que vende botana y bebidas.
- Otro nivel completamente exterior con asientos de metal, luces led y bocinas.
- 3 tipos de baños, para mujeres, hombres y un baño familiar con cambiador para bebés.
- Aire acondicionado.
- En algunos lugares del barco hay ventanas panorámicas.
- Luces led en los pasillos.
- Área para silla de ruedas.
- Señalizaciones en caso de emergencia.
- Cámaras de emergencia.
- Botiquín de seguridad.
- Zona para bicicletas.

La terminal se observó en óptimas condiciones, se trata de una construcción de cemento con diversos locales, baños limpios y acondicionados, medidas de seguridad COVID, bancas y aproximadamente dieciséis embarcaciones, todas de la marca ULTRAMAR ya que no se advirtió la presencia de ningún otro prestador de STMP en ferri. Además, se advierte que de una de las embarcaciones se baja una persona acompañada de un perro.

<sup>677</sup> Folios 8399 a 8422.



**4.3.9.6. Inspección ocular** realizada el catorce de mayo de dos mil veintiuno a las 11:00 (once horas) en Puerto de Isla Mujeres, "*Muelle Fiscal de Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C.V.*", ubicada en Av. Rueda Medina, S/N, con Zona Federal, Col. Centro, C.P. 77400.<sup>678</sup>

Del acta de inspección se advierte que el servidor público comisionado para desahogar la diligencia observó que en el muelle fiscal de la APIQROO en Isla Mujeres se ofrecen servicios de *tours* con embarcaciones de diversos prestadores distintos a MAGNA, y esta última es la única empresa que ofrece STMP en ferri.

Además, la embarcación denominada *Lady A* tipo ferri de MAGNA inspeccionada tiene como características generales las siguientes:

- aire acondicionado.
- piso de madera antiderrapante.
- un puente de mando.
- zonas para colocar maletas.
- asientos de piel con chalecos salvavidas debajo.
- cristales panorámicos.
- Sillones.
- mesas con enchufes.
- barra de café.
- ventanas grandes polarizadas.
- una pantalla.
- otro nivel exterior con techo y sin ventanas.
- en los niveles exteriores los asientos son de metal.
- un bar que vende botana y bebidas.
- otro nivel completamente exterior con asientos de metal, luces led y bocinas y una persona tocando música.
- tres tipos de baños: para mujeres, hombres y familiar.
- en algunos lugares del barco hay ventanas panorámicas.
- luces led en los pasillos.
- área para silla de ruedas.
- señalizaciones en caso de emergencia.
- cámaras de emergencia.
- kit de primeros auxilios.

La terminal cuenta con sala de abordaje para los clientes de Ultramar [MAGNA] que se reitera, es el único operador.

<sup>678</sup> Folios 8438 a 8452.





**4.3.9.7. Inspección ocular** realizada el catorce de mayo de dos mil veintiuno a las 11:00 (once horas) en Puerto de Cozumel, "*Muelle San Miguel*", ubicado en Av. Rafael E. Melgar, entre Av. Benito Juárez y Calle S/N Zona Federal Norte, Col. Centro, C.P. 77600.<sup>679</sup>

De la lectura del acta señalada destaca que la totalidad de las personas entrevistadas concluyeron que la operación del STMP en ferri hacia Playa del Carmen se realiza únicamente por dos empresas (WINJET y MAGNA). Asimismo, a dicho representante de WINJET que estas nunca concurren en horarios ya que prestan el servicio un día una y otro día la otra, por instrucciones de las autoridades.

Aunado a esto, se advierte que la única manera de transportarse hacia Cozumel es a través de ferri ya que las demás embarcaciones que operan en este puerto son para la prestación de servicio de *tours*.

En la terminal se observan tres taquillas, una de Ultramar [MAGNA], una pintada de color rojo con azul y otra naranja con logos de WINJET.

Por último, se observó que los precios de WINJET son inferiores a los ofertados por ULTRAMAR, y que los ferris de MAGNA son más lujosos.

Se advierte que las pruebas ofrecidas en los numerales 4.3.9.1, 4.3.9.2, 4.3.9.3, 4.3.9.4, 4.3.9.5, 4.3.9.6 y 4.3.9.7. tienen el valor probatorio que la normativa otorga a las inspecciones, por lo que hace prueba plena respecto de aquellos puntos que no requieran conocimientos técnicos especiales, de conformidad con los artículos 212 del CFPC y 99 de las DRLFCE.

Se concluye que las pruebas en cuestión no resultan idóneas para acreditar que existen otros prestadores del STMP en modalidades distintas al ferri que prestan el servicio de transporte desde Cancún y hacia Isla Mujeres, lo anterior debido a que: (i) ya se ha concluido que el servicio de Turismo Náutico que ofrecen las otras embarcaciones se trata de un servicio con una finalidad distinta; y (ii) de las visitas realizadas por los servidores públicos comisionados de la COFECE se fortaleció dicho criterio al observar que estos prestadores se dedican esencialmente a la venta de experiencias, por lo que el transporte de pasajeros no es el eje de sus actividades. Con la finalidad de evitar repeticiones innecesarias se remite a lo señalado en las conclusiones del numeral 4.3.6. Debido a las conclusiones abordadas a lo largo de esta sección, no es dable considerarlos sustitutos y mucho menos competidores.

Por lo que hace a la pretensión de MAGNA de demostrar que sus embarcaciones son de mayor calidad, en virtud de que las instalaciones, embarcaciones y beneficios especiales que ofrece a sus pasajeros, les permiten transportarse en forma mucho más cómoda e incluso, rápida, mientras que el servicio que prestan sus competidores es a simple vista de una menor calidad, se prueba parcialmente, ya que si bien se comprobó que las embarcaciones son cómodas y con diversos servicios a bordo, no fue posible comparar con las embarcaciones de WINJET que en ese momento era el único competidor, ya que, además de que el único lugar en que concurren ambos es en la ruta de Playa del Carmen a Cozumel, estos operan alternándose un día cada uno, por lo que no fue posible realizar una comparación de las embarcaciones para distinguir si tenían mejores instalaciones. No obstante,

<sup>679</sup> Folios 8423 a 8437.



algunas personas entrevistadas señalaron que los lujos y comodidades que ofrece Ultramar [MAGNA] son la razón de que los boletos fueran más costosos.

**4.3.10. Prueba pericial** en materia de Economía a cargo del PERITO 1, para lo cual proporcionó una copia simple o impresión del cuestionario al tenor del cual habría de ser desahogada dicha prueba.

MAGNA ofreció la pericial en economía con el objeto de acreditar que: “[...] los indicadores de rentabilidad financiera de Naviera Magna no son compatibles con la afirmación de que tiene la capacidad de fijar precios, ello en relación con la mejor información presentada durante la Investigación; (ii) que, a partir de un análisis del comportamiento de las tarifas del STMP Ferry que ofrece Naviera Magna que compare el valor nominal frente al valor real de esas tarifas, se comprueba que los limitados aumentos a esas tarifas han sido por debajo de los incrementos a la inflación, estructura de costos y en el Tipo de Cambio, en su conjunto, factores externos que impactan las tarifas al público en general y que, inclusive, muchos de esos aumentos no se han visto reflejados en esas tarifas, lo cual evidencia un decremento en el valor real de las mismas, así como que ese comportamiento histórico de esas tarifas es incompatible con la hipótesis de que Naviera Magna tiene la capacidad para fijar esas tarifas en forma unilateral y artificial; (iii) las deficiencias identificadas en la determinación de mercado relevante por parte de la Autoridad Investigadora; (iv) las consecuencias que derivan del hecho de no haberse realizado un análisis segmentado entre pasajeros locales y pasajeros foráneos o turistas por parte de la autoridad investigadora; y (v) las consecuencias del inoportuno análisis realizado por la AI al haberse emitido el DP analizando un mercado que se encuentra en un estado atípico generado por la Pandemia”.

De conformidad con el acuerdo emitido por la DGAJ el doce de abril de dos mil veintiuno en el EXPEDIENTE, se admitió la prueba pericial en materia de economía ofrecida en los términos manifestados por MAGNA,<sup>680</sup> y el veintiocho de abril de dos mil veintiuno, se levantó el acta por la que se hizo constar la ratificación del nombramiento y la aceptación y protesta del cargo por el PERITO 1, con la finalidad de desahogar la prueba.<sup>681</sup> Asimismo, el diez de junio de dos mil veintiuno, el PERITO presentó en la OFICIALÍA su dictamen pericial.<sup>682</sup>

Mediante acuerdo emitido por la DGAJ el veinticinco de junio de dos mil veintiuno, se previno a MAGNA para que aclarara diversos puntos del dictamen pericial,<sup>683</sup> solicitud que fue desahogada mediante escrito presentado por MAGNA el once de agosto de dos mil veintiuno.<sup>684</sup>

La prueba referida se valora en su carácter de **pericial**. Antes de iniciar con su análisis se señala que una prueba pericial tiene por objeto aportar conocimientos técnicos especializados respecto de un asunto en particular a fin de resolver algún punto de la controversia.<sup>685</sup> De este modo, el dictamen

<sup>680</sup> Folios 7917 a 7928.

<sup>681</sup> Folios 7954 a 7958.

<sup>682</sup> Folios 8517 a 8600.

<sup>683</sup> Folios 8669 a 8672.

<sup>684</sup> A dicho escrito recayó un acuerdo emitido por la DGAJ el veinticinco de agosto de dos mil veintiuno. Folios 8925 a 8927.

<sup>685</sup> Lo anterior tal como lo establece el criterio jurisprudencial que se transcribe a continuación: “**PRUEBA PERICIAL EN MATERIAS DE ECONOMÍA Y TELECOMUNICACIONES EN EL AMPARO. SU FALTA DE VALORACIÓN NO AFECTA LAS DEFENSAS DEL QUEJOSO, CUANDO LA DETERMINACIÓN DE LA CONSTITUCIONALIDAD DEL ACTO**





debe reflejar conocimientos especializados sobre la materia en la que se especializa y utilizar una metodología que permita otorgarle fiabilidad a las conclusiones técnicas a las que arriba,<sup>686</sup> elementos que serán tomados en cuenta para su valoración y alcance.<sup>687</sup>

A continuación, se analizan las respuestas proporcionadas por el PERITO 1:

En su respuesta a la pregunta "1",<sup>688</sup> el PERITO 1 transcribe una definición de mercado relevante de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico, así como una definición de la Comisión Europea. En relación con la pregunta "2",<sup>689</sup> el PERITO 1 describe las tres dimensiones que, a su parecer, deben ser consideradas en la definición del mercado relevante. En la pregunta "3",<sup>690</sup> el PERITO 1 se limita transcribir los artículos 58 de la LFCE y 5 de las DRLFCE. Así, las manifestaciones del PERITO 1 en sus primeras tres respuestas no controvierten lo señalado por la AI en el DP pues solo expone lo que la literatura económica y la LFCE exponen sobre la definición de mercado relevante.

**RECLAMADO CONSTITUYE UN PROBLEMA JURÍDICO Y NO TÉCNICO EN ESOS RUBROS.** *La prueba pericial, al ser científica, proporciona al órgano jurisdiccional elementos de naturaleza técnica que le permiten entender, calificar e interpretar ciertos hechos, cuya intelección exige conocimientos técnicos o propios de determinadas disciplinas. Sin embargo, cuando la constitucionalidad del acto reclamado no es de naturaleza técnica o científica, sino de contenido jurídico y valorativo, para su resolución no se requiere de pruebas periciales, aun cuando éstas hayan sido ofrecidas y desahogadas por las partes, sin que ello implique afectación alguna a sus defensas. Por tanto, si el Juez de Distrito no se pronunció en relación con los peritajes en materias de economía y telecomunicaciones oportunamente rendidos por las partes en el juicio de amparo, esa actuación no afecta las defensas del quejoso, cuando la determinación de la constitucionalidad del acto reclamado, como puede serlo un plan técnico fundamental de interconexión e interoperabilidad expedido por la extinta Comisión Federal de Telecomunicaciones, constituye un problema jurídico y no técnico en esos rubros, pues no requiere una especial apreciación de hechos conforme a conocimientos científicos o técnicos para deducir especiales hipótesis o conjeturas y, en esas condiciones, su solución no precisa, necesariamente, de las pruebas periciales ofrecidas [énfasis añadido]".* Registro 2010869. [TA]; 10a. Época; TCC; Gaceta del SJF; Libro 26, enero de 2016, Tomo IV; Pág. 3395.

<sup>686</sup> Da soporte a lo anterior el siguiente criterio jurisprudencial: **"PRUEBA PERICIAL CIENTÍFICA. SU OBJETO Y FINALIDAD.** El objeto de la prueba pericial es el auxilio en la administración de justicia, consistente en que un experto en determinada ciencia, técnica o arte aporte al juzgador conocimientos propios de su pericia y de los que el juzgador carece, porque escapan al cúmulo de los que posee una persona de nivel cultural promedio, los cuales, además, resultan esenciales para resolver determinada controversia. Así, el uso, primordialmente, de la pericial, y con ella de los métodos científicos, implica el aprovechamiento de conocimientos especializados, indispensables para apreciar y calificar ciertos hechos o evidencias y poderles atribuir o negar significado respecto a una cierta práctica, hipótesis o conjetura que pretende acreditarse. También es útil para determinar qué circunstancias o evidencias son necesarias, conforme al marco metodológico, para arribar válidamente a cierta conclusión. De esta forma, tanto las evidencias, como los métodos deben ser relevantes y fiables para el resultado, fin o propósito que con el medio probatorio se intente alcanzar; aspectos que deben tomarse en cuenta para la calificación de la prueba en lo relativo a su pertinencia e idoneidad. Por lo anterior, el conocimiento especializado que puede obtenerse de los métodos científicos o de procedimientos expertos hace partícipes a los juzgadores de la información que deriva de leyes, teorías, modelos explicativos, máximas de la experiencia y destrezas, incluso de presunciones, todos ellos correspondientes a las diversas ciencias que se rigen por distintas metodologías, por lo cual, las evidencias que aportan comprenden hechos, conductas, prácticas, estados de cosas o circunstancias particulares, en general, que conforme a una teoría o método, sean pertinentes para el propósito u objetivo que con la prueba se intenta acreditar y requiere de una calificación especializada [énfasis añadido]". Registro 2010576. [TA]; 10a. Época; TCC; Gaceta del SJF; Libro 24, noviembre de 2015, Tomo IV; Pág. 3605.

<sup>687</sup> Misma que está a la prudente apreciación de esta COFECE, en términos del artículo 211 del CFPC.

<sup>688</sup> A saber, la pregunta 1 es ¿Que el perito diga ¿qué se entiende por mercado relevante para el análisis de competencia económica?

<sup>689</sup> A saber, la pregunta 2 es: *Que el perito diga ¿cuáles son las tres dimensiones que delimitan un mercado relevante?*

<sup>690</sup> A saber, la pregunta 3 es: *Que el perito diga ¿cuáles son los elementos que se deben analizar para determinar el mercado relevante de conformidad con la Ley Federal de Competencia Económica ("LFCE")?*



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

En la pregunta "4",<sup>691</sup> el PERITO 1 señala diferentes herramientas de análisis económico que se emplean para la delimitación del mercado relevante, asimismo, señala que no se encuentra evidencia de que la AI hubiese considerado diversos factores necesarios para la definición de mercado relevante, tales como: las preferencias los consumidores, los costos de transporte, y la existencia de mercados primarios y secundarios de insumos.

Al respecto, se identifica que el análisis realizado por la AI en el DP es consistente con los elementos señalados en la normatividad, esto es el artículo 58 de la LFCE y el artículo 5 de las DRLFCE. Cabe señalar que la autoridad no se encuentra obligada realizar un análisis que contemple el uso de una herramienta específica adicional a los elementos señalados en la LFCE y sus disposiciones.

En la pregunta "5",<sup>692</sup> el PERITO 1 señala la importancia de determinar la dimensión servicio del mercado relevante, y cita a la Comisión Europea y en la pregunta "6",<sup>693</sup> el PERITO 1 transcribe nuevamente el artículo 5 de las DRLFCE, y señala que la exclusión de servicios de competidores potenciales en la delimitación del mercado relevante puede ocasionar una mala definición de este. Las manifestaciones del PERITO 1 en las respuestas a las preguntas 5 y 6 no controvierten lo señalado por la AI en el DP, pues nuevamente solo describe la norma y las mejores prácticas.

En la pregunta "7",<sup>694</sup> el PERITO 1 señala que en el análisis del mercado relevante de servicios de transporte se debe de emplear el concepto de "precio generalizado", el cuál especifica que consiste en expresar en términos monetarios la suma de todos los factores que afectan la demanda de transporte; asimismo señala que la AI descartó la posibilidad de sustitución del STMP por medio de otras modalidades de transporte marítimo como el SERVICIO DE TRANSBORDADOR o el transporte turístico.

Se identifica que, dentro del DP, la AI realizó un análisis de los diferentes medios de transporte mediante embarcaciones disponibles en la zona, y a través de un análisis de las características de los servicios que ofrecían a los consumidores identificó que otras modalidades de transporte marítimo como el SERVICIO DE TRANSBORDADOR o el transporte turístico no podían ser parte del mismo mercado relevante.

Por otra parte, el PERITO 1 señala que la AI debió analizar las posibilidades de sustitución del servicio de ferris como parte de una cadena de servicios de transporte (por ejemplo taxi-ferris-taxi), pero el PERITO 1 no señala cómo un análisis de sustitución del servicio de ferris como parte de una cadena de servicio de transporte, podría llevar a un resultado diferente al que arribó la AI en el DP. Cabe señalar que los argumentos desarrollados por el PERITO 1 son genéricos y no señalan específicamente

<sup>691</sup> A saber, la pregunta 4 es: *Que el perito diga ¿qué tipo de pruebas económicas y evidencia debe emplearse para definir un mercado relevante?*

<sup>692</sup> A saber, la pregunta 5 es *Que el perito diga ¿cuál es la importancia analítica de determinar la dimensión servicio del mercado relevante?*

<sup>693</sup> A saber, la pregunta 6 es: *Que el perito diga ¿qué impacto o trascendencia tiene no incluir o excluir injustificadamente ciertos competidores potenciales dentro del análisis que se lleva a cabo para definir el mercado relevante?*

<sup>694</sup> A saber, la pregunta 7 es: *Que el perito diga si el análisis del mercado relevante en el caso de servicios del sector transportes, para el análisis de las posibilidades de sustitución por el lado de la demanda, se deben considerar de manera integral todos los servicios utilizados o involucrados en el transporte de los usuarios o tan solo un tramo de ellos, y si en dicho análisis se debe considerar el costo de oportunidad del tiempo de desplazamiento.*





cómo es que cambiaría el resultado al que arribó la AI en el DP al considerar una cadena de servicio de transporte.

En la pregunta "8"<sup>695</sup> el PERITO 1 presenta una definición de bienes homogéneos y no homogéneos, asimismo el PERITO 1 señala que, al investigar las condiciones de competencia de servicios diferenciados, las autoridades de competencia deben llevar a cabo un análisis integral del servicio, a fin de determinar o descartar si la competencia entre diversos prestadores se da a nivel precios y/o a nivel de alguna otra característica que denote la calidad del servicio.

Las descripciones de los conceptos no atacan el DP y en cuanto al análisis integral que refiere, se considera que el análisis realizado por la AI en el DP es consistente con los elementos señalados en la normatividad, esto es el artículo 58 de la LFCE y el artículo 5 de las DRLFCE, además de que la autoridad no se encuentra obligada realizar un análisis que contemple el uso de una herramienta específica adicional a los elementos señalados en la ley y sus disposiciones.

Por otra parte, el PERITO 1 señala que la AI debió haber realizado un análisis considerando el concepto de "precio generalizado".

Respecto de los señalamientos realizados por el PERITO 1, se identifica que los argumentos desarrollados por el PERITO 1 son genéricos, y no señalan específicamente cómo es que cambiaría el resultado al que arribó la AI en el DP al realizar dicho análisis. Finalmente, el PERITO 1 reconoce que no cuenta con la información para realizar el tipo de análisis que propone y que dicha información tampoco se encuentra en el EXPEDIENTE.

En la pregunta "9"<sup>696</sup> el PERITO 1 señala que el STMP a través de ferris es un servicio diferenciado, ya que la oferta de cada proveedor del servicio varía en distintas dimensiones que son atractivas para los usuarios, tales como: características físicas y tamaño de las embarcaciones; servicios adicionales y de valor agregado; medidas de seguridad; frecuencias de los servicios; puntos de salida y llegada en ambas direcciones; planes de lealtad.

El PERITO 1 considera que la AI no tomó en cuenta que el STMP a través de ferris no es un servicio homogéneo, omisión que la llevó a centrar su análisis sobre las condiciones de mercado en el factor precio sin tomar en cuenta esas diferencias que, en su conjunto, distinguen al STMP a través de ferris que presta cada agente económico.

El análisis de sustitución de las alternativas al STMP a través de ferris señaladas por MAGNA (el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, embarcaciones turísticas y embarcaciones privadas) tendría que haber sido realizado desde la óptica del análisis de mercados de bienes o servicios diferenciados y, por ende, analizar las diferentes características de los servicios y su relevancia frente a las preferencias de los usuarios, en lugar de suponer injustificadamente que esos servicios sencillamente no son

<sup>695</sup> A saber, la pregunta 8 es: *Que el perito defina a partir de la ciencia económica qué es un bien o servicio no homogéneo o diferenciado.*

<sup>696</sup> A saber, la pregunta 9 es: *Que el perito señale si el servicio de STMP Ferry es un servicio no homogéneo o diferenciado y si la Autoridad Investigadora consideró ese hecho en su determinación del mercado relevante.*



sustitutos por supuestamente no ser servicios funcionalmente similares o porque satisfacen “necesidades” distintas.

Las manifestaciones realizadas por el PERITO 1, respecto a la diferenciación de los servicios que ofrecen los diferentes proveedores que participan en los MERCADOS RELEVANTES, son gratuitas, dado que no muestra de manera específica la supuesta diferenciación de los servicios en los MERCADOS RELEVANTES.

El PERITO 1 señala que existen elementos en la prestación de servicios que son atractivos para los usuarios, los cuales ocasionarían que los servicios que ofrecen los diferentes proveedores son diferenciados, tales como: tamaño de las embarcaciones, servicios adicionales, medidas de seguridad, frecuencia de servicio, planes de lealtad, entre otras. Sin embargo, tales señalamientos son generales y el PERITO 1 omite realizar un análisis particular de los proveedores en los MERCADOS RELEVANTES en los que concurren; tampoco incluye algún estudio que demuestre que los elementos señalados por el PERITO 1 son valiosos para los consumidores.

Por otra parte, el análisis del PERITO 1 es deficiente dado que la AI si realizó un análisis de las características que presentan los diferentes medios de transporte, e identificó que, por sus características, diversos medios de transporte diferentes al servicio de ferris no podrían pertenecer al mismo mercado relevante.

De conformidad con lo señalado en la sección “7.3. Anexo 3. Marco Jurídico del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA”, del DP, el STMP presenta las siguientes características: i) contar con un PERMISO para prestar el servicio; ii) la regularidad y continuidad en la prestación del servicio; iii) la existencia de un trayecto definido; y, iv) el uso de embarcaciones que transporten a más de 12 (doce) pasajeros<sup>697</sup>.

*“El servicio de ferris se regula por la LEY DE NAVEGACIÓN VIGENTE y el REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN. Dicho servicio se presta en embarcaciones que, por su uso, se clasifican en embarcaciones de transporte de pasajeros, mismas que transportan a más de 12 (doce) pasajeros, de acuerdo con el REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN”.*<sup>698</sup>

Por otra parte, con relación al servicio de turismo náutico el DP señala:

*“El transporte marítimo de pasajeros en la modalidad de turismo náutico es un tipo de transporte marítimo con fines recreativos o deportivos que se realiza en las vías navegables con EMBARCACIONES MENORES, para uso particular o comercial, con la finalidad de brindar servicios a terceros. Este servicio tiene como principal característica el traslado de pasajeros de manera irregular con recorridos regionales y un objetivo de recreación, como la realización de buceo, los recorridos para el avistamiento de especies marinas o para la pesca. Este servicio complementa la oferta de hoteles y condominios ubicados en la ZONA NORTE, tanto en la zona continental como en la zona insular, ya que posibilita la utilización de las embarcaciones atracadas a los hoteles o condominios en dichos lugares.*

[...]

<sup>697</sup> Página 42 del DP.

<sup>698</sup> Página 43 del DP.





*Entre las modalidades que se observan en la prestación del turismo náutico se encuentran: los recorridos turísticos, la pesca deportiva, el remolque y esquí acuático, el vuelo en paracaídas, la moto acuática, los veleros, las embarcaciones de remos y otros similares".<sup>699</sup>*

De lo anterior se observa, que el servicio de turismo náutico no cumple con las mismas características que el servicio de ferris debido a que no se ofrece con la regularidad y continuidad que el STMP requiere, dado que el servicio de turismo náutico se ofrece de manera irregular en recorridos regionales y tiene un objetivo específico de recreación.

Por otra parte, la capacidad para movilizar pasajeros entre los diferentes prestadores de servicios es claramente diferente, en la RUTA PUERTO JUÁREZ, durante dos mil diecinueve se movilizaron 5,465,143 (cinco millones cuatrocientos sesenta y cinco mil ciento cuarenta y tres) pasajeros a través del servicio de ferris, mientras que durante el mismo periodo se movilizaron 197,473 (ciento noventa y siete mil cuatrocientos setenta y tres) pasajeros a través de las embarcaciones turísticas; es decir, a través del servicio de embarcaciones turísticas se movilizaron 3.61% (tres punto sesenta y un por ciento) de los usuarios que se movilizaron a través de ferris. Por lo anterior, los prestadores de servicios de turismo náutico no tienen la capacidad para atender a más del 5% (cinco por ciento) de los pasajeros que requieren el servicio de transporte de la RUTA PUERTO JUÁREZ.

Lo anterior se ve reflejado en el porcentaje de pasajeros transportados en la RUTA PUERTO JUÁREZ, de acuerdo con los datos de la APIQROO, el STMP su modalidad de ferris representó el 88.6% (ochenta y ocho punto seis por ciento) del movimiento de pasajeros en dos mil diecinueve.<sup>700</sup>

Una situación similar se identifica en el caso de la RUTA COZUMEL, en dos mil diecinueve a través del servicio de ferris se movilizaron a 4,442,280 (cuatro millones cuatrocientos cuarenta y dos mil doscientos ochenta) pasajeros mientras que el servicio de navegación turística fue utilizado por 70,922 (setenta mil novecientos veinte dos) pasajeros; es decir, el número de pasajeros que utilizaron el servicio de navegación turística representaron 1.6% (uno punto seis por ciento) de los pasajeros que utilizaron el servicio de ferris en esa ruta.

Al igual que el caso de la RUTA PUERTO JUÁREZ, el porcentaje de pasajeros en la RUTA COZUMEL, de acuerdo con los datos de la APIQROO, a través del STMP representó 86.3% (ochenta y seis punto tres por ciento) del movimiento de pasajeros en dos mil diecinueve.<sup>701</sup>

De lo anterior se observa que difícilmente los prestadores del servicio de navegación turística tendrán la capacidad de atender a más del 5% (cinco por ciento) de los pasajeros que requieren los MERCADOS RELEVANTES.

Asimismo, el DP claramente señala que el REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN establece condiciones que limitan la posibilidad de que el servicio de turismo náutico sea un sustituto del servicio de ferris:

*"Al respecto, cabe mencionar que, de conformidad con el REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN, cuando una EMBARCACIÓN MENOR dedicada al turismo náutico cuente con una capacidad para 20 (veinte) pasajeros o más y el servicio que preste exceda de 24 (veinticuatro) horas, la embarcación cambiará hacia una*

<sup>699</sup> Páginas 44 y 45 del DP.

<sup>700</sup> Página 40 del DP.

<sup>701</sup> Página 40 del DP.



*clasificación de pasajeros y, por ende, requerirá permiso para brindar servicios de cruceros turísticos. En este caso, por el tipo de uso, la clasificación cambia de embarcación de recreo y deportiva a embarcación de transporte de pasajeros y está sujeta a un régimen de permisos contemplado en la LEY DE NAVEGACIÓN VIGENTE; no obstante, este es distinto al PERMISO".*<sup>702</sup>

Con relación al servicio de tónder y chárter, el DP señala: *"Esta AI observa que el transporte marítimo conocido como tónder es un servicio de renta de una embarcación mediante el cual se transportan pasajeros de un origen a un destino y de regreso al origen".*<sup>703</sup>

Al respecto, WINJET manifestó que los tónderes son un servicio de "[...] transporte marítimo de pasajeros en modalidad de Cabotaje [...] mediante el cobro de una renta de embarcación por evento para llevar Tours de cruceros [...]"<sup>704</sup>

Por su parte, el tipo de servicio de transporte marítimo definido como chárter se refiere al servicio de renta de una embarcación por un número determinado de horas<sup>705</sup> y regularmente la embarcación es de tipo yate.<sup>706</sup>

De lo anterior, se desprende que ambos servicios de transporte marítimo se prestan de manera irregular, contrario al servicio de ferris, por lo cual el servicio de chárter tampoco cumplen las características del servicio de STMP.

En la pregunta "10"<sup>707</sup> el PERITO 1 señala que el análisis de los MERCADOS RELEVANTES debe realizarse considerando que los servicios son diferenciados. El PERITO 1 considera que el análisis de sustitución debe considerar otras dimensiones o variables competitivas y no únicamente los precios de los servicios, y que dicho análisis implica que no se puede excluir la posibilidad de sustitución del STMP a través de ferris por otras modalidades de transporte marítimo de pasajeros como el SERVICIO DE TRANSBORDADOR y las embarcaciones turísticas.

Como se señaló con anterioridad, en el DP sí se realizó un análisis integral de las características que presentan los diferentes medios de transporte, y se identificó que, por sus características, diversos medios de transporte diferentes al servicio de ferris no podrían pertenecer al mismo mercado relevante.

En la pregunta "11"<sup>708</sup> el PERITO 1 señala que el hecho de que existan dos grupos o segmentos de usuarios con características y necesidades diferenciadas implica que los servicios que satisfacen las necesidades de transporte de unos n-o resultan sustitutos para los servicios que satisfacen las necesidades de transporte del otro segmento de usuarios.

<sup>702</sup> Página 45 del DP.

<sup>703</sup> Folio 5748.

<sup>704</sup> Folio 5421.

<sup>705</sup> Folio 5749.

<sup>706</sup> Folio 5795, archivo electrónico denominado "15. Estudio de mercado Portuario de los Puertos de Quintana Roo.pdf", página 166.

<sup>707</sup> A saber, la pregunta 10 es: *Que el perito señale qué elementos se deben considerar para determinar el mercado relevante en el caso de bienes o servicios no homogéneos o diferenciados.*

<sup>708</sup> A saber, la pregunta 11 es: *Que el perito diga qué impacto o trascendencia tiene para la definición del mercado relevante el que la demanda se integre por dos segmentos de usuarios con características y necesidades diferenciadas?*





Por otra parte, el PERITO 1 señala que cada segmento de usuarios constituye un mercado relevante distinto y distinguible del otro, con una dinámica competitiva propia. Por ejemplo, el incremento en las tarifas destinadas a un segmento de consumidores no tendrá efecto para disciplinar lo que ocurre en el otro segmento de consumidores.

El análisis realizado por el PERITO 1 asume no solo una diferenciación de los usuarios, sino la diferenciación de los productos. En su contestación el PERITO 1 asume, sin sustento, que los diferentes usuarios presentan características diferentes, sin embargo, no sustenta su dicho. Asimismo, el PERITO confunde la posibilidad de implementar discriminación de precios con la existencia de productos diferenciados.

De acuerdo con la teoría económica, existe discriminación de precios cuando el mismo bien es vendido a diferentes precios a diferentes consumidores<sup>709</sup>. Dicha segmentación se puede realizar a través de los volúmenes de compra o bien considerando las características de los consumidores. Cabe señalar que una de las condiciones para que una empresa pueda aplicar discriminación de precios es la existencia de poder de mercado<sup>710</sup>.

Respecto a la diferenciación de productos, la teoría económica distingue dos tipos de diferenciación, horizontal y vertical<sup>711</sup>. En la diferenciación vertical se considera que los consumidores están de acuerdo en la clasificación que les asignan a los productos de diferentes calidades<sup>712</sup>; en contraparte, en la diferenciación horizontal, los consumidores difieren en sus preferencias sobre distintas variedades del mismo producto.

Lo que se observa en los MERCADOS RELEVANTES es la prestación de un servicio homogéneo en donde los prestadores de servicio tienen la capacidad de implementar discriminación de precios. De esta forma, las empresas establecen diferentes categorías tarifarias para consumidores locales y turistas, sin embargo, el servicio que ofrecen al consumidor es idéntico; es decir, todos los pasajeros comparten el viaje en el mismo barco, horario y tipo de asiento.

Por otra parte, si bien se identifica que los agentes económicos que operan en los MERCADOS RELEVANTES han establecido precios diferentes a los pasajeros locales y foráneos, no se identifican elementos en el expediente que permitan sostener que existen limitantes para que los prestadores del servicio en los MERCADOS RELEVANTES no puedan ofrecer el servicio a la totalidad de los pasajeros, máxime cuando el servicio que se ofrece a todos los pasajeros es idéntico.

<sup>709</sup> La definición tradicional de la teoría económica señala que existe diferenciación de precios cuando el mismo bien es vendido a diferentes precios a diferentes consumidores. Una definición alternativa es que existe discriminación de precios cuando dos o más bienes similares son vendidos a precios que están en diferentes proporciones con respecto al coste marginal. Véase: Varian (1987), "Price discrimination" en R. Schmalensee y R. Willing (eds.), *Handbook of Industrial Organization* (North-Holland).

<sup>710</sup> Varian (1987:599): "Three conditions are necessary in order for price discrimination to be a viable solution to a firm's pricing problem. First, the firm must have some market power. Second, the firm must have the ability to sort customers. And third, the firm must be able to prevent resale".

<sup>711</sup> Motta, M. (2004). *Competition Policy: Theory and Practice*.

<sup>712</sup> Motta, M. (2004) señala que aunque todo el mundo está de acuerdo en la calidad de los productos, existen diferencias en cuanto a ingresos que no necesariamente permiten que cada consumidor compre los mejores productos.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

Cabe señalar que el marco analítico propuesto por el PERITO 1 implicaría que en todos los mercados en donde exista discriminación de precios cada tipo de consumidor se encuentra en un mercado relevante distinto y que los oferentes no pueden abastecer a todos los consumidores.

Por lo anterior, se considera errónea la conclusión del PERITO 1 respecto de que cada segmento de usuarios constituye un mercado relevante distinto y distinguible del otro, con una dinámica competitiva propia.

En la pregunta "12"<sup>713</sup> el PERITO 1 considera que separar los dos segmentos de la demanda en dos mercados relevantes implica que todos los servicios que utilizan y son sustitutos entre sí para los usuarios en el primer segmento no son los mismos que son sustitutos entre sí para los usuarios del segundo segmento y viceversa. Lo anterior, revela que, pese a haber ciertas coincidencias, el mercado relevante para uno de esos grupos puede ser más amplio que el mercado relevante para el otro segmento. El PERITO 1 identifica dos segmentos con características, preferencias y necesidades distintas: a) Usuarios locales que utilizan el transporte para fines primordialmente laborales, y b) Usuarios visitantes, nacionales e internacionales que utilizan el transporte para fines de turismo.

El PERITO 1 considera que la AI llevó a cabo un análisis deficiente en la determinación del mercado relevante. Un adecuado análisis, conforme a los elementos señalados en el artículo 56 de la LFCE, así como el 5° de las DRLFCE, deberían haber conducido a la AI a segmentar las rutas analizadas con base en los dos tipos de usuarios que las utilizan: (a) pasajeros locales y (b) turistas.

Asimismo, el PERITO 1 señala que, de haber considerado dicha segmentación, la AI no habría concluido que el MR ZONA HOTELERA no es sustituto del MR PUERTO JUÁREZ para trasladarse desde y hacia Isla Mujeres, ya que para usuarios visitantes (turistas), sí lo es, mientras que para el segmento de pasajeros locales es cierto que no se trata de servicios sustitutos. Para ejemplificarlo, el PERITO 1 considera un turista en la zona turística que puede pagar sesenta y cinco por ciento más por ir de la zona hotelera sin pagar un taxi hasta Puerto Morelos o bien, pagar sesenta y cinco por ciento menos, pero tener que desplazarse adicionalmente por taxi a Puerto Morelos, lo cual además de un pago de dicho servicio implica un tiempo adicional de traslado.

Por otra parte, el PERITO 1 señala que los usuarios visitantes son menos sensibles a cambios o diferencias en el precio de los STMC en su modalidad de ferris ya que además de que sus preferencias privilegian la calidad y menor tiempo del transporte, el costo del STMP en su modalidad de ferris suele representar una parte mínima de su gasto en desplazarse; aunque habrá otros pasajeros que prefieran cubrir tarifas menores, aunque ello implique mayores tiempos de traslado.

Finalmente, el PERITO 1 señala que para el segmento turista, la AI no debió excluir las posibilidades de sustituir el MR PUERTO JUÁREZ por las alternativas de MR ZONA HOTELERA, a pesar de que estos sean más costosos, puesto que también presentan ciertas ventajas y características adicionales para ciertos segmentos de usuarios.

<sup>713</sup> A saber, la pregunta 12 es: *De ser el caso, que el perito diga ¿qué consecuencia tendría para el análisis de sustituibilidad el separar a esos dos segmentos de la demanda en dos mercados relevantes?*





Como se señaló en la respuesta a la pregunta "11", es errónea la conclusión del PERITO I respecto de que cada segmento de usuarios constituye un mercado relevante distinto y distinguible del otro, con una dinámica competitiva propia.

En el DP la AI identifica que los pasajeros tienen características diferentes, al respecto señala:

*"[...] el tipo de pasajeros que demandan el STMP en la ZONA NORTE responde al movimiento de turistas y trabajadores de empresas principalmente dedicadas a la actividad turística. Así pues, el tipo de pasajeros que demanda transportación a las islas de Cozumel e Isla Mujeres puede agruparse, por su residencia, en pasajeros locales y pasajeros foráneos.*

*Los pasajeros locales se identifican por tener su lugar de residencia dentro del estado de Quintana Roo y la necesidad de transporte de estos mediante el STMP proviene de realizar actividades relacionadas con el trabajo y negocios. Por su parte, los pasajeros foráneos se identifican por su residencia fuera del estado de Quintana Roo, ya sean nacionales o internacionales, y su necesidad de transporte deriva, principalmente, de actividades relacionadas con el turismo.*

*Con base en lo antes expuesto, las diferencias en los tipos de pasajeros del STMP en la ZONA NORTE distinguen las necesidades de transporte marítimo de estos".*<sup>714</sup>

Asimismo, la AI en el DP refiere que los oferentes *"tienen mecanismos para garantizar que cada usuario pague, por lo menos, la tarifa que le corresponda, en consideración al grupo al que pertenezca, pues requieren que los usuarios lo acrediten con un documento idóneo si desean adquirir un boleto con una tarifa más baja"*.<sup>715</sup>

Así, lo que se observa en los MERCADOS RELEVANTES, es la prestación de un servicio homogéneo en donde los prestadores de servicio tienen la capacidad de implementar discriminación de precios. Las empresas establecen diferentes categorías tarifarias para consumidores locales y turistas, sin embargo, el servicio que ofrecen al consumidor es idéntico.

Por otra parte, el análisis del PERITO I es parcial, dado que analiza únicamente la perspectiva de la demanda (al señalar que los consumidores pueden tener características diferentes) y omite el lado de la oferta. Como el propio PERITO I reconoce, en la respuesta a la pregunta "2", la definición del mercado relevante debe tomar en cuenta tanto la oferta como la demanda.

En la respuesta a la pregunta "12", el PERITO I omite señalar que no existen restricciones para que los agentes económicos que presten servicios en el mercado relevante atiendan a la totalidad de los pasajeros. Asimismo, el PERITO I omite señalar que el servicio que se ofrece a la totalidad de los consumidores es el mismo, esto es, que los locales y los turistas viajan en la misma nave y no se identifican diferencias en el tipo de servicio que reciben.

Todos los agentes económicos que operan en los MERCADOS RELEVANTES ofrecen sus servicios a todos los pasajeros, sin importar el tipo de consumidor de que se trate (local o turista); además, todos los pasajeros comparten el viaje en el mismo barco, horario y tipo de asiento. Lo anterior refleja que

<sup>714</sup> Página 42 del DP.

<sup>715</sup> Página 63 del DP.



no existen barreras a la entrada para que los prestadores de servicio puedan atender a la totalidad de los pasajeros sin importar el tipo de consumidores de que se trate.

En la pregunta "13"<sup>716</sup> el PERITO 1 considera que la determinación de los MERCADOS RELEVANTES en el DP adolece de los siguientes errores:

La AI omitió considerar una serie de factores que, conforme a las mejores prácticas en el análisis de sustitución de servicios de transporte a nivel mundial, son importantes para la determinación del mercado relevante:

- Un servicio de transporte no es un bien de consumo final, sino intermedio.
- La demanda no suele ser uniforme, sino que existen periodos de máxima demanda (horarios pico) y otros en que la demanda es menor, dado que la capacidad suele ser fija se pueden presentar problemas de saturación o congestionamiento.
- La AI debió haber considerado en su análisis que el STMP en la modalidad de ferris no es un servicio homogéneo y debió profundizar en la naturaleza diferenciada de las distintas modalidades de servicio de transporte marítimo, incluyendo el STMP en la modalidad de ferris.
- La AI debió analizar las implicaciones que tiene en la definición de los mercados relevantes el que existan dos segmentos de la demanda con preferencias y necesidades diferentes.
- La dimensión del tiempo de traslado es fundamental en las decisiones de los usuarios.
- La capacidad disponible de un servicio de transporte no es almacenable, si no se usa, se pierde irremediamente.

El PERITO 1 considera que la AI no tomó en cuenta otros servicios de transporte marítimo que bien podrían ser sustitutos del STMP en la modalidad de ferris, en particular de los oferentes de turismo náutico. La AI descartó el posible carácter de sustitutos de esos servicios a partir de ciertas características de esos servicios que, si bien permiten diferenciar un servicio de otro, no necesariamente significan que, desde un punto de vista económico, esos servicios no sean sustitutos del STMP en la modalidad de ferris.

Finalmente, el PERITO 1 considera que en el DP no se valoró que la demanda del STMP en la modalidad de ferris se integra por dos segmentos de usuarios bien diferenciados: usuarios locales y usuarios visitantes, cuyas preferencias y patrones de consumo diferenciado indican que, en realidad, cada uno de esos segmentos debió ser considerado como un mercado relevante por separado.

Las manifestaciones señaladas en el PERITO 1 en su contestación a la pregunta "13" son similares a las manifestaciones realizadas en las respuestas a las preguntas 7 a 12, con la finalidad de evitar innecesarias repeticiones se remite a las contestaciones realizadas a dichas preguntas. Con relación a

<sup>716</sup> A saber, la pregunta 13 es: *Que el perito señale si es correcto desde el punto de vista económico el análisis del Dictamen Preliminar elaborado por la Autoridad Investigadora de la COFECE en cuanto a la determinación de los mercados relevantes y, en su caso, indique las deficiencias que identifica.*





las manifestaciones relacionadas con los diferentes factores que debería de considerar la AI para realizar su análisis de mercado relevante, se remite a las observaciones realizadas a la pregunta "4". Con relación a las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 en el sentido de que la AI no tomó en cuenta otros servicios de transporte marítimos que podrían ser sustitutos del STMP en la modalidad de ferris, se remite a las observaciones realizadas a la pregunta "9". Finalmente, con relación a las observaciones realizadas por el PERITO 1 en el sentido de que los diferentes consumidores pertenecen a MERCADOS RELEVANTES distintos, se remite a las observaciones realizadas a la pregunta "11" y pregunta "12".

Por otra parte, en las manifestaciones aclaratorias al peritaje, el PERITO 1 señala que existen algunos concesionarios de turismo náutico que prestan el servicio para trasladar pasajeros entre dos puntos. Al respecto se identifica que los señalamientos del PERITO 1 son genéricos, y no permite identificar y cuantificar a los concesionarios de turismo náutico que efectivamente presten un servicio que pudiera ser equivalente al servicio que se presta en los MERCADOS RELEVANTES aunado a que, de las visitas de inspección analizadas en esta sección se llegó a la conclusión que los prestadores de servicio que MAGNA pretende sean considerados sustitutos, como son las lanchas, catamaranes y yates, son utilizados con finalidades recreativas y no solo de transporte, no prestan servicio de manera regular y tienen precios significativamente distintos, por lo que no es posible considerarlos como sustitutos.

En la pregunta "14"<sup>717</sup> el PERITO 1 expone los elementos que deben acreditarse para concluir que no existen condiciones de competencia efectiva en un determinado mercado relevante de conformidad con lo señalado en la teoría económica y diversos autores de competencia. Al respecto, las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 no controvierten lo señalado por la AI en el DP.

En la pregunta "15"<sup>718</sup> el PERITO 1 señala que los elementos considerados en la ciencia económica relacionadas con la existencia de condiciones de competencia efectiva en un mercado son coincidentes con los elementos previstos en el artículo 59 de la LFCE. Al respecto, las manifestaciones del PERITO 1 no controvierten lo señalado por la AI en el DP.

En la pregunta "16"<sup>719</sup> el PERITO 1 señala que un agente económico tiene la capacidad para fijar precios unilateralmente cuando no existen competidores, actuales o potenciales, que puedan contrarrestar dicho poder. Por otra parte, señala que una participación de mercado elevada no necesariamente otorga el poder de mercado para incidir unilateralmente en el mercado, para ello el PERITO 1 expone el concepto que dentro de la teoría económica se denomina "*mercados contestables*", sin señalar cómo este concepto podría modificar las conclusiones del DP, es decir, no explica por qué los MERCADOS RELEVANTES analizados por la AI tienen esa característica. Al respecto, las manifestaciones del PERITO 1 no controvierten lo señalado por la AI en el DP.

<sup>717</sup> A saber, la pregunta 14 es: *Que el perito diga ¿conforme a la ciencia económica qué elementos deben acreditarse para concluir que no existen condiciones de competencia efectiva en un determinado mercado relevante?*

<sup>718</sup> A saber, la pregunta 15 es: *Con base en la respuesta anterior, que el perito diga ¿si dichos elementos considerados por la ciencia económica son coincidentes con los previstos en el artículo 59 de la LFCE?*

<sup>719</sup> A saber, la pregunta 16 es: *Que el perito diga conforme a la ciencia económica ¿qué significa que un agente económico tenga la capacidad para fijar precios en forma unilateral y artificial?*



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

En la pregunta "17"<sup>720</sup> el PERITO 1 explica, de acuerdo con la teoría económica, cómo es la determinación de los precios en un mercado de competencia perfecta y en un mercado en monopolio, asimismo señala que ambos casos extremos rara vez suceden en la realidad, de tal forma que la mayor parte de los mercados operan en algún punto intermedio entre tales extremos. Las manifestaciones del PERITO 1 no controvierten lo señalado por la AI en el DP, al no aterrizar la teoría al análisis del caso realizado por la AI.

En la pregunta "18"<sup>721</sup> el PERITO 1 reproduce las tarifas establecidas por MAGNA en la RUTA PUERTO JUÁREZ y en la RUTA COZUMEL durante el PERIODO dos mil quince a dos mil veinte.

Por otra parte, en las manifestaciones aclaratorias al peritaje, el PERITO 1 presenta la información sobre las tarifas públicas en la RUTAS ZONA HOTELERA durante el PERIODO y señala que durante los cuatro primeros años del PERIODO (dos mil quince a dos mil dieciocho) el incremento en todas las tarifas fue inferior al crecimiento de los índices de precios durante dicho periodo. Finalmente, el PERITO 1 presenta información sobre el incremento porcentual de las tarifas en RUTA ZONA HOTELERA durante el PERIODO, que es la misma que presentó MAGNA y que se valoró en el numeral 4.3.7.3 anterior.

Respecto de las respuestas dadas por el PERITO a lo señalado en las preguntas 14, 15, 16, 17 y 18, las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 son genéricas y no controvierten lo señalado por la AI en el DP, ya que se limita a explicar cuestiones señaladas en la norma o en teorías económicas sin plasmar como esto alteraría las conclusiones a las que llegó el DP.

Las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 respecto de los aumentos comparados con los índices de precios son manifestaciones ambiguas de las que no se advierte un argumento lógico causal entre el nivel tarifario y el desempeño de estos indicadores, ni aporta elementos que muestren los costos de operación de MAGNA de manera desagregada, su evolución y la afectación que tuvieron sus costos de operación derivado de los cambios en los índices de precios o tipo de cambio.

En la pregunta "19"<sup>722</sup> el PERITO 1 señala que a partir del análisis de los estados financieros de MAGNA y OCEAN, no encuentra evidencia alguna de que haya obtenido una rentabilidad elevada.

Posteriormente el PERITO 1 desarrolla el concepto del Índice de Lerner, su interpretación y menciona que, dada la dificultad práctica de determinar el costo marginal, para una estimación empírica suele

<sup>720</sup> A saber, la pregunta 17 es: *Que el perito diga ¿si una de las condiciones necesarias para que pueda considerarse que se tiene la capacidad para fijar precios en forma unilateral y artificial es que los precios de ese agente económico sean significativamente superiores al costo marginal de ese bien o servicio determinado?*

<sup>721</sup> A saber, la pregunta 18 es: *Que diga el perito ¿cuáles fueron las tarifas ofertadas desde el 1° de enero de 2015 al 23 de julio de 2020 (el "Periodo") por Naviera Magna para la prestación del STMP en la modalidad de Ferry en la Ruta Cancún-Isla mujeres y en la Ruta Playa del Carmen Cozumel (las "Rutas")?*

<sup>722</sup> A saber, la pregunta 19 es: *Con base en la respuesta anterior, que diga el perito, tras analizar los estados financieros de Naviera Magna correspondientes a los años 2015 a 2020 ¿si las tarifas ofertadas durante el Periodo por Naviera Magna para la prestación del STMP en las Rutas reflejan un nivel de rentabilidad significativamente alto?*

*Dicha respuesta deberá basarse en los costos y gastos que enfrenta Naviera Magna para la prestación del STMP frente a los precios que oferta al público, con base en un criterio como el índice de Lerner o algún otro análisis económico similar mediante el cual se puede obtener la rentabilidad de una empresa.*





utilizar el costo medio como un estimador del costo marginal, y que empleando ese método analizó los resultados financieros obtenidos por MAGNA y OCEAN durante el PERIODO de la investigación.

B

Por su parte, para el caso de OCEAN, el PERITO 1 señala que los márgenes operativos y netos de OCEAN durante el periodo dos mil catorce a dos mil diecinueve resultan distantes de una rentabilidad

B

El PERITO 1 señala que debido a que el estado de resultados no incluye los recursos necesarios para inversión en capital, capital de trabajo y un rendimiento razonable para inversionistas, debe concluirse que los resultados de OCEAN no reflejan un agente económico que pueda extraer rentas económicas excesivas, mediante tarifas por arriba de sus costos.

Adicionalmente, el PERITO 1 señala que realizó una comparación de la rentabilidad registrada por MAGNA y OCEAN respecto a márgenes de rentabilidad promedio de empresas dedicadas a la prestación de servicio de transporte en mercados emergentes, y señala que los márgenes promedio para empresas de mercados emergentes son B a los márgenes observados para MAGNA y OCEAN.

El PERITO 1 concluye que la rentabilidad observada de dicha empresa no sustenta que MAGNA y OCEAN cuenten con capacidad para fijar precios. Por el contrario, dichas cifras sugieren que éstas enfrentan fuerzas competitivas y de mercado que les impiden establecer tarifas para obtener una mayor rentabilidad.

Por otra parte, en las manifestaciones aclaratorias al peritaje, con relación a pregunta "19" el PERITO 1 señala que el análisis de rentabilidad lo realizó con base en la mejor información disponible y como una aproximación a las implicaciones del Índice de Lerner, ya que en el EXPEDIENTE no obra información económico-financiera de MAGNA segmentada por mercado.

El PERITO 1 precisa que los conceptos incluidos en el rubro de "Gastos Operativos", y señala que las categorías de costos que corresponden a la mayor parte de los gastos operativos pueden agruparse en: costo de combustible y otros insumos del servicio; costos de embarque (principalmente arrendamiento de embarques); gasto de personal (sueldos, salarios y prestaciones); gastos administrativos (seguros y fianzas, impuestos, renta de locales, reparaciones y mantenimiento).

Por otra parte, el PERITO 1 señala que el Índice de Lerner se basa en obtener el margen entre el precio y los costos marginales. Sin embargo, los costos marginales son en la práctica muy difíciles de estimar.

Eliminado: 1 párrafo, 4 renglones y 1 palabra.



El PERITO 1 considera que independientemente del grado de precisión de utilizar costos medios como estimador del costo marginal y de la estructura de costos de la industria analizada, en el caso particular que nos atañe, resulta valioso y significativo observar la evolución de la rentabilidad a través del PERIODO, puesto que se esperaría que un agente económico con capacidad para fijar precios mantendría o incluso incrementaría su rentabilidad a través del tiempo.

Respecto a la comparación de la rentabilidad registrada por MAGNA con los márgenes de rentabilidad promedio de empresas dedicadas a la prestación de servicio de transporte en mercados emergentes, el PERITO 1 señala que el objetivo del ejercicio es realizar una comparación sobre un *benchmark* o punto de referencia, a partir de un promedio de la rentabilidad de una muestra de tamaño importante de empresas dedicadas a distintas modalidades de transporte que cotizan públicamente.

El PERITO 1 considera que la muestra utilizada para realizar el ejercicio, en la cual están incluidas algunas empresas de transporte marítimo, son la mejor información disponible a la que tuvo acceso este PERITO 1 para comparar la rentabilidad de MAGNA frente a empresas con actividades similares.

El PERITO 1 señala que la información empleada en el ejercicio se trata de una muestra que en dos mil dieciocho incluyó a ciento setenta y seis empresas y en dos mil diecinueve, a ciento ochenta y tres empresas de países emergentes como el nuestro. La información incluye empresas enfocadas a otros tipos y modalidades de transporte y no sólo de transporte marítimo de pasajeros, y también considera otros países distintos a México.

En la pregunta "20"<sup>723</sup> el PERITO 1 considera que los valores de rentabilidad observados en los resultados financieros de MAGNA son incompatibles con el argumento de capacidad para fijar precios por MAGNA. Los resultados financieros de MAGNA y OCEAN no sustentan tal afirmación y, por el

B

El PERITO 1 considera que, de haber tenido capacidad para fijar precios, MAGNA habría incrementado sus tarifas a fin de obtener una rentabilidad que le permitiera cubrir sus costos y proporcionar un rendimiento superior a sus inversionistas.

De las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 en la pregunta "19" y la pregunta "20", se observa que la información del estado de resultados que presenta el PERITO 1 es agregada y no permite hacer un análisis por cada una de las rutas en las cuales opera MAGNA.

Por otra parte, el análisis que presenta el PERITO 1 es contradictorio, por una parte, señala que cada una de las rutas es un mercado relevante en sí mismo y que, a su vez, cada uno de los segmentos de consumidores es un mercado relevante; sin embargo, cuando realiza una estimación acerca del índice de Lerner toma en cuenta el estado de resultados general de la empresa.

Por otra parte, el PERITO 1 quiere comparar el margen neto de la empresa, con una aproximación del índice de Lerner. El PERITO 1 considera que los costos marginales en la práctica son muy difíciles de

<sup>723</sup> A saber, la pregunta 20 es: Con base en la respuesta anterior, que el perito diga ¿si los valores de rentabilidad obtenidos en la respuesta anterior son compatibles con la conclusión de la Autoridad Investigadora sobre la capacidad de fijar precios por parte de Naviera Magna de manera unilateral y artificial o en su caso, qué conclusiones pueden extraerse de dichos valores?





estimar, y que el margen neto de la empresa es un parámetro que puede utilizarse para aproximarse a dicha estimación, para lo anterior, señala que deben considerarse los costos promedio en los que incurre la empresa por operar en el mercado.

Al respecto se identifica que el PERITO 1 está considerando que es posible comparar el estado de resultados contable de una empresa con un resultado que se deriva un modelo económico. El análisis que realiza el PERITO 1 no permite obtener una conclusión válida dado que no se encuentra sustentado en algún resultado teórico o práctica aceptada.

Es importante señalar que el índice Lerner es un resultado teórico que mide la posibilidad que tiene una empresa de establecer precios por encima de su costo marginal. Por su parte, el costo marginal se refiere a los costos en los cuales incurre una empresa por producir una unidad adicional del producto; de esta forma, los costos marginales excluyen todos los costos en los que incurre la empresa y que no dependen directamente del volumen de producción, tales como inversión de equipo, depreciación, renta, entre otros.

Respecto al ejercicio realizado por el PERITO 1, las distintas categorías de costos que fueron consideradas para la estimación del índice Lerner incluyen los costos de embarque (arrendamiento de embarques), gastos de personal (sueldos, salarios y prestaciones), gastos administrativos (seguros y fianzas, impuestos, renta de locales, reparaciones y mantenimiento), los cuales, como se explicó, no corresponden a costos marginales de la empresa.

Por lo anterior, se considera que el análisis realizado por el PERITO 1 no permite obtener un resultado válido y consistente sobre el Índice Lerner, por lo que no es posible considerar la estimación realizada por el PERITO 1 como un indicador de la capacidad que tiene MAGNA de fijar precios por encima de los costos marginales.

Finalmente, el PERITO 1 realiza una comparación de la rentabilidad registrada por MAGNA con los márgenes de rentabilidad promedio de empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte en mercados emergentes. El PERITO 1 reconoce que la información empleada en el análisis contempla a medios de transporte, como aéreo y terrestre, y no solo a empresas que ofrecen servicios de transporte marítimo, por tal motivo se considera que el análisis realizado por el PERITO 1 no es correcto, dado que analiza márgenes operativos de transporte en general y asume que son representativos de un proveedor de servicios de ferris.

En la pregunta "21"<sup>724</sup> el PERITO 1 describe el comportamiento de las tarifas establecidas por MAGNA en los MERCADOS RELEVANTES durante el periodo dos mil quince a dos mil veinte. Por otra parte, el PERITO 1 señala que el comportamiento de las tarifas durante el periodo dos mil quince a dos mil veinte, con pocos o ningún incremento, no constituyen un indicio de que MAGNA tuviese capacidad para fijar precios puesto que durante el periodo los principales costos operativos de dicho agente económico B.

Eliminado: 5 palabras.

<sup>724</sup> A saber, la pregunta 21 es: *Que el perito diga ¿cuáles han sido las categorías de pasajeros cuyas tarifas ofertadas por Naviera Magna han mostrado incrementos durante el Periodo?*



Las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 relacionadas con el comportamiento histórico de los precios no controvierten lo señalado en el DP, porque no es necesario que existan incrementos constantes o abruptos para que se considere que un agente tiene capacidad de fijar precios, basta con que se advierta que el agente económico sea capaz de fijar precios y que esto no pueda ser contrarrestado por sus competidores.

Con relación a la afirmación del PERITO 1 en el sentido de que el comportamiento en los precios de MAGNA no constituye un indicio de que dicho agente tuviese capacidad de fijar precios puesto que, durante el periodo, sus principales costos operativos [REDACTED] B [REDACTED], dicha conclusión es infundada al no existir en el EXPEDIENTE ningún elemento de convicción que sustente su dicho, es decir, información que corrobore que sus costos operativos [REDACTED] B [REDACTED]

Cabe señalar que el análisis que realizó la AI en el DP para la determinación del poder sustancial toma en cuenta los elementos señalados en el artículo 59 de la LFCE, los cuales no se limitan a observar la evolución de los precios en el mercado, sino a verificar la capacidad que tiene de fijar precios sin que sus competidores puedan contrarrestarlo, sus ventas, viajes, horarios ofertados, la existencia de barreras a la entrada, la existencia o inexistencia de competidores en los MERCADOS RELEVANTES, la posibilidad de acceder a fuentes de insumo y el comportamiento de sus competidores.

En la pregunta "22"<sup>725</sup> el PERITO 1 presenta gráficas que muestran la evolución del INPC, INPP, INPP del transporte marítimo, INPC de gasolinas, y la evolución del tipo de cambio peso-dólar para el periodo dos mil quince a dos mil veintiuno.

Por otra parte, el PERITO 1 refiere crecimientos importantes durante el PERIODO de distintos indicadores que reflejan la evolución de los costos de los principales conceptos a los cuales está expuesta la operación de MAGNA.

Finalmente, el PERITO 1 señala que el comportamiento de las variables hace difícil pensar que, durante el PERIODO, MAGNA hubiese tenido posibilidad de reducir sus tarifas nominales, pues no se observa que alguno de los principales costos de su operación se hubiese ajustado a la baja; por el contrario, esos costos incrementaron en forma constante durante el PERIODO, por lo cual enfrentó presiones en sus principales conceptos de costos.

Respecto a las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 con las que trata de vincular la evolución de determinados indicadores de precios al comportamiento de los costos de MAGNA, se identifica que dichos cuestionamientos son genéricos, dado que el PERITO 1 no muestra una relación causal explícita entre el comportamiento de los índices de precios referidos y los costos de operación de MAGNA.

<sup>725</sup> A saber, la pregunta 22 es: *Que el perito diga ¿si los incrementos mostrados en las tarifas de esas categorías de pasajeros durante el Periodo analizado son superiores a los incrementos causados por la inflación, aumentos en los costos y gastos que enfrenta Naviera Magna para prestar el STMP y/o aumentos causados por un tipo de cambio menos favorable entre el peso mexicano frente al dólar? Dichas modificaciones en las tarifas causadas por la inflación se deberán analizar en relación con el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC); mientras que las modificaciones causadas por incrementos en los costos y gastos se deberá analizar en relación con Índice Nacional de Precios al Productor (INPP). Finalmente, las modificaciones causadas la fluctuación del tipo de cambio del dólar americano frente al peso mexicano se analizará conforme a los tipos de cambio publicados por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación.*





Lo que realiza el PERITO 1 es una manifestación vaga sobre los cambios en los índices de precios (INPC, INPP, INPP del transporte marítimo, INPC de gasolinas), y la evolución del tipo de cambio peso-dólar afectaron a los costos de MAGNA; sin embargo, el PERITO 1 no especifica como dichos cambios afectaron de manera particular los costos de operación de MAGNA.

Cabe señalar que el INPC es un índice que refleja el comportamiento agregado de evolución de los precios al consumidor de diversos productos y servicios en México a nivel nacional; por su parte el INPP muestra la evolución de los costos de producción al que se enfrentan las empresas que operan en diversas industrias en México a nivel nacional, en este sentido, el PERITO 1 no muestra por qué los costos de operación de MAGNA, que tiene una operación local y en una industria, deberían tener un comportamiento similar a dichos índices nacionales que agregan productos y servicios de muchas industrias.

Por otra parte, el PERITO 1 no muestra cuál es la relación que existe entre la evolución del tipo de cambio y el impacto específico en los costos de operación de MAGNA.

En la pregunta "23"<sup>726</sup> el PERITO 1 señala que los incrementos en algunas de las tarifas máximas ofertadas por MAGNA no guardan correlación alguna con los incrementos causados por la inflación, costos de insumo y el tipo de cambio. Al respecto, las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 no controvierten lo señalado en el DP, ya que en ningún lugar se establece que los factores de inflación, costos de insumo y el tipo de cambio tengan relación con los aumentos en las tarifas de MAGNA.

En la pregunta "24"<sup>727</sup> el PERITO 1 describe el comportamiento de las tarifas establecidas por MAGNA en los MERCADOS RELEVANTES por categoría tarifaria durante el periodo dos mil quince a dos mil veinte. El PERITO 1 señala que en el caso de la RUTA PUERTO JUÁREZ, las categorías Turista Sencillo Adulto y Turista Sencillo Menor tuvieron un incremento en dos mil dieciséis. El resto de las categorías mantuvieron el mismo nivel durante el PERIODO. Por lo tanto, las únicas que podrían haber reflejado (o trasladado a dichos usuarios el incremento en costos) son aquellas categorías de tarifa.

En el caso de la RUTA COZUMEL, los incrementos de las categorías de las tarifas máximas de Adulto Sencillo, Niño Sencillo, Primera Sencillo, Adulto Peninsular Sencillo, Niño Peninsular Sencillo, Ultraplan Adulto Sencillo y Ultraplan Menor Sencillo que tuvieron un incremento durante el PERIODO, lo hicieron con incrementos de entre 27% (veintisiete por ciento) y 34% (treinta y cuatro por ciento), los cuales en ningún caso reflejarían el incremento en los indicadores de precios y costos señalados previamente.

Las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 no controvierten lo señalado en el DP ya que los datos sobre los incrementos son los mismos que establecen en el DP y solo manifiesta de manera general que este costo no pudo trasladarse a los usuarios, sin hacer ningún razonamiento al respecto.

<sup>726</sup> A saber, la pregunta 23 es: *Con base en la respuesta anterior, que el perito diga ¿si los incrementos presentados por las tarifas ofertadas por Naviera Magna a los usuarios de STMP Ferry han sido artificiales o están relacionados a los incrementos causados por la inflación, aumento de costos y el tipo de cambio?*

<sup>727</sup> A saber, la pregunta 24 es: *Que el perito diga ¿cuáles han sido las categorías de pasajeros cuyas tarifas ofertadas por Naviera Magna (a) se mantuvieron estables, sin cambios, o (b) se incrementaron en menor medida que el INPC y/o el INPP durante el Periodo?*



En la pregunta "25"<sup>728</sup> el PERITO 1 señala que el hecho de que las tarifas no hubiesen cambiado o aquellas que se incrementaron, lo hicieron en menor medida que el INPC o el INPP durante el Periodo denota una incapacidad de MAGNA para incrementar precios por sí misma.

El PERITO 1 señala que MAGNA no tuvo la capacidad para aumentar las tarifas que ofrece en la misma proporción que incrementaron sus costos, lo cual denota que MAGNA tuvo que aceptar perder rentabilidad sobre su negocio. Finalmente, el PERITO 1 señala que podría haber otras razones por las cuales no se incrementaron los precios, pero la más probable serían las presiones competitivas o de mercado, ya sea de otros competidores o el hecho de que los usuarios cuenten con otras alternativas distintas al STMP mediante ferris o de otras modalidades de transporte para responder ante un incremento en tarifas, por ejemplo, viajar menos o utilizar medios de transporte propios o sustituir los viajes a Isla Mujeres y Cozumel por viajes a otros lugares.

En las manifestaciones del PERITO 1 no se identifica el desarrollo de un argumento lógico causal entre el nivel tarifario que estableció MAGNA y el desempeño de indicadores tales como el INPC o el INPP. El PERITO 1 refiere que MAGNA no tuvo la capacidad de incrementar sus tarifas en la misma proporción que incrementaron sus costos; sin embargo, el PERITO 1 no presenta ningún elemento que muestre los costos de operación de MAGNA de manera desagregada, la evolución y la afectación que tuvieron los costos de operación derivado de los cambios en los índices de precios o tipo de cambio.

Asimismo, el PERITO 1 especula sobre la existencia de otros factores que posiblemente podrían haber influido en la determinación de los precios; sin embargo, el PERITO 1 concluye, sin sustento, que lo más probable sería que la existencia de presiones competitivas en el mercado fue lo que habría limitado la modificación de las tarifas.

Al respecto, en las aclaraciones el PERITO 1 señala que su conclusión "*no se basa en un análisis cuantitativo, en el que se hayan realizado cálculos y obtenidos [sic] resultados, ya que no resulta necesario*"; asimismo, el PERITO 1 señala que de manera lógica se concluye que la existencia de presiones competitivas es la explicación más verosímil de que MAGNA no hubiese incrementado tarifas o lo hubiese hecho en menor medida que los índices de precios.

Las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 son **gratuitas**, dado que no muestra que el hecho de que las tarifas de MAGNA no se modificaron en una proporción equivalente a los cambios en los índices de precios denotan una incapacidad de MAGNA para incrementar precios por sí misma. Se debe tener presente que el análisis que realizó la AI en el DP para la determinación del poder sustancial toma en cuenta los elementos señalados en el artículo 59 de la LFCE, y las DRLFCE, las cuales no contemplan estudiar la evolución de los precios de los servicios y contrastarlos con el desempeño de índices de precios.

Por otra parte, el PERITO 1 reconoce que su conclusión no se basa en un análisis cuantitativo, sino de un análisis lógico de como considera él que debería de comportarse una empresa. La conclusión del PERITO 1 es **gratuita** al no contener elementos que respalden sus dichos y por lo tanto no puede

<sup>728</sup> A saber, la pregunta 25 es: *Que el perito diga ¿qué impacto tiene en o puede tener en el STMP ofertado por Naviera Magna el que esas tarifas no hubieren cambiado o se hubiesen incrementado en menor medida que el INPC y/o el INPP durante el Periodo?*





generar convicción de lo señalado,<sup>729</sup> lo que conlleva a que sus conclusiones sean simples especulaciones que no están soportadas en hechos reales.

En la pregunta "26"<sup>730</sup> el PERITO 1 señala que las tarifas en valor nominal se han incrementado durante el PERIODO en menor medida que el INPC, INPP o INPP de transporte marítimo, lo que necesariamente ha reducido las tarifas en términos reales.

En la pregunta "27"<sup>731</sup> el PERITO 1 señala que si las tarifas no se han incrementado en la misma medida que los costos de prestar los servicios e invertir en la renovación de las embarcaciones, esto implica que MAGNA no ha podido absorber o reflejar en sus tarifas dichos incrementos. *Ceteris paribus*, significa que la rentabilidad de MAGNA se ha deteriorado durante el PERIODO.

Con relación a la contestación del PERITO 1, las manifestaciones que realiza son gratuitas, dado que el PERITO 1 no se basa en evidencia que muestre los costos en los que incurre MAGNA en la prestación del STMP en ferries, y que estos mismos han tenido un comportamiento similar al INPC o INPP, tal como se señaló en las observaciones realizadas en la pregunta "22". Por lo anterior se considera que las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 no alcanzan a controvertir lo señalado por la AI en el DP ni la evidencia que obra en el EXPEDIENTE en que se sustenta el DP.

En la pregunta "28"<sup>732</sup> el PERITO 1 señala que un agente económico con capacidad para fijar precios en un mercado relevante contaría generalmente durante un periodo de cinco años con la capacidad, como mínimo, de reaccionar a los incrementos en sus costos operativos y reflejar dichos incrementos en las tarifas ofertadas a los usuarios. El perito no presenta información de cómo evolucionaron sus

<sup>729</sup> Sirve de apoyo la tesis: "**PRUEBA PERICIAL EN EL JUICIO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO FEDERAL. SU UTILIDAD (APLICACIÓN SUPLETORIA DEL CÓDIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES)**". Conforme al artículo 143 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria al juicio contencioso administrativo federal, la prueba pericial tiene por objeto esclarecer las cuestiones de un negocio, relativas a una ciencia, arte o técnica, por personas que están calificadas por su experiencia o conocimientos científicos, artísticos o técnicos, mediante la aportación de información derivada de principios, leyes, teorías, modelos explicativos, máximas de la experiencia y destrezas. En los procedimientos contradictorios las partes, sirviéndose de la prueba de peritos, allegan al juzgador opiniones sobre temas o aspectos especializados que pueden ilustrarle sobre hechos o cuestiones que no forman parte de un conocimiento general. El uso de la prueba pericial y de cualquiera otra que se apoye en métodos científicos implica el empleo de conocimientos especializados, cuando resulten necesarios para apreciar y calificar ciertos hechos o evidencias y poderles atribuir o negar significado respecto a una cierta práctica, hipótesis o conjetura que pretende acreditarse. De esta forma, tanto los elementos en que se basa el perito, como las herramientas o criterios que utilice, deben ser relevantes respecto a las circunstancias o peculiaridades del caso, y fiables en el contexto metodológico, fin o propósito que con dicha prueba se intente alcanzar. Registro digital: 2011751. Instancia: CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO. Décima Época. Materias(s): Administrativa. Tesis: I.Io.A.E.145 A (10a.). Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación.

Libro 30, Mayo de 2016, Tomo IV, página 2839. Tipo: Aislada.

<sup>730</sup> A saber, la pregunta 26 es: *Que el perito diga si las tarifas cuyo valor nominal se ha mantenido constantes o se ha incrementado en menor medida que el INPC y/o el INPP a lo largo del Periodo, reflejan una disminución en términos reales año con año.*

<sup>731</sup> A saber, la pregunta 27 es: *Que el perito señale si las tarifas cuyo valor nominal se ha mantenido constante o se ha incrementado en menor medida que el INPC y/o el INPP a lo largo del Periodo implican que Naviera Magna ha absorbido total o parcialmente ese incremento en los costos de prestar el servicio y en su caso, qué efectos tienen en su rentabilidad.*

<sup>732</sup> A saber, la pregunta 28 es: *Que el perito diga ¿si el que un agente económico mantenga las mismas tarifas nominales o estas se incrementen en menor medida que los incrementos en su estructura de costos, la inflación y el tipo de cambio es una situación compatible con la conclusión de que ese agente económico tiene la capacidad de fijar precios en un mercado relevante?*



costos operativos en un periodo de cinco años para advertir las conclusiones que señala son ciertas, lo que las convierte en manifestaciones genéricas.

En la pregunta "29"<sup>733</sup> el PERITO 1 señala que existen elementos que indican que la incapacidad para fijar precios de manera unilateral por MAGNA responde a presiones competitivas o de mercado. Asimismo, la propia incapacidad para fijar precios y la existencia de presiones competitivas en el mercado son indicativo de que OCEAN no cuenta con poder sustancial de mercado.

Respecto a las manifestaciones realizadas por el PERITO 1, y tal como se ha señalado con anterioridad, el PERITO 1 no se basa en evidencia que sustenta la hipótesis sobre la incapacidad para fijar precios de manera unilateral.

Por otra parte, el PERITO 1 infiere, erróneamente, que la supuesta incapacidad de MAGNA para fijar precios son un indicativo de que el agente económico no cuenta con poder sustancial de mercado. El análisis que realizó la AI en el DP para la determinación del poder sustancial toma en cuenta los elementos señalados en el artículo 59 de la LFCE, los cuales no se limitan a observar la evolución de los precios en el mercado.

Tal como señala el artículo 59 de la LFCE, para la determinación del poder sustancial de mercado, la autoridad debe considerar, además de la capacidad de fijar precios, la participación de mercado de los agentes económicos; la existencia de barreras a la entrada; la existencia y poder de los competidores; la posibilidad de acceso de los agentes económicos y sus competidores de las fuentes de insumo; el comportamiento reciente de los agentes económicos que participan en el mercado; y demás elementos que se establezcan en las DRLFCE, y los criterios técnicos que para tal efecto emita la COMISIÓN.

De lo anterior se observa, que para la determinación del poder sustancial de mercado, la autoridad realiza un análisis integral de diversos elementos y no un análisis acotado al comportamiento histórico de los precios.

En la pregunta "30"<sup>734</sup> el PERITO 1 señala que la diferenciación de los productos beneficia a los consumidores, dado que cuentan con un abanico de productos mayor que pueden elegir de conformidad con sus preferencias.

El PERITO 1 considera que, en el caso de análisis, al menos para el segmento turístico, la dinámica competitiva se enfoca en otras variables distintas al precio, como calidad, comodidad o confort del viaje, seguridad y confiabilidad de las embarcaciones, beneficios antes, durante y después del trayecto

<sup>733</sup> A saber, la pregunta 29 es: *Que el perito diga si desde el punto de vista económico y de acuerdo con la información contenida en el Dictamen Preliminar, el incremento en ciertas tarifas del STMP que no rebasa los incrementos causados por la inflación, el aumento en la estructura de costos de Naviera Magna y el aumento en el tipo de cambio de divisas es compatible con la conclusión de que no existen condiciones de competencia en los Mercados Relevantes*

<sup>734</sup> A saber, la pregunta 30 es: *Que diga el perito ¿si la existencia de competidores y condiciones de competencia efectiva en un mercado relevante pueden traducirse en beneficios para los consumidores, distintos a una reducción en los precios reales de los productos y servicios pertenecientes a ese mercado?*





y la conformación de paquetes del transporte junto a otros elementos turísticos (transporte terrestre, entrada a lugares de esparcimiento, etc.).

Asimismo, el PERITO 1 señala que la naturaleza diferenciada de los servicios de transporte explica de manera más razonable a la interpretación de la AI, respecto a la supuesta capacidad para fijar precios, el que MAGNA hubiese mantenido una participación superior a sus competidores a pesar de tener algunas tarifas mayores durante el PERIODO. La mayor parte de los usuarios prefirieron los servicios de MAGNA debido a que la combinación precio-calidad es superior a la de sus competidores.

Finalmente, el PERITO 1 señala que, contra la tesis de capacidad de fijar precios, que formula la AI se tienen la baja rentabilidad y reducción de tarifas reales de OCEAN durante el periodo, y la heterogeneidad de los servicios.

Sobre las manifestaciones realizadas por el PERITO 1, las mismas son gratuitas dado que no se basa en evidencia o datos reales que sustenten su dicho.

El PERITO 1, sin sustento, afirma que la dinámica competitiva en el sector turista se enfoca en otras variables distintas al precio como calidad, comodidad y confort. Si bien se advierte que con el ofrecimiento de diversas pruebas MAGNA intenta demostrar que sus precios son superiores a los de sus competidores por cuestiones de calidad, como se señaló en el numeral 4.3.9, no existe información del resto de sus competidores para acreditar que efectivamente, la diferencia en la calidad presentada por MAGNA es superior y esto justifica sus aumentos de precios, contrario a eso, como se ha señalado, el STMP en ferri que ofrecen las empresas a los diferentes tipos de consumidores es homogéneo; es decir, todos los pasajeros comparten el viaje en el mismo barco, horario y tipo de asiento.

Por otra parte, el PERITO 1 señala que la supuesta diferenciación de servicios es lo que permite que MAGNA mantenga una participación de mercado superior a los demás competidores; sin embargo, el PERITO 1 omite analizar otras variables que pueden influir en la participación de mercado de los agentes, tales como la capacidad instalada y las barreras a la entrada que existen en la prestación de servicios en los MERCADOS RELEVANTES.

Es importante recordar que para la determinación del poder sustancial de conformidad con el artículo 59 de la LFCE, se realiza un análisis integral que tome en cuenta diversos elementos en su conjunto y no se realiza un análisis parcial considerando sólo uno de los elementos como son los precios o la participación de mercado.

En la pregunta "31"<sup>735</sup> el PERITO 1 señala que MAGNA ha invertido en enriquecer y diferenciar su oferta mediante la modernización de sus embarcaciones, el lanzamiento de ofertas y paquetes de servicios novedosos, mayores amenidades y servicios de valor agregado.

Asimismo, el PERITO 1 señala que ha invertido recursos en distintas variables y atributos que son valiosos para los usuarios:

<sup>735</sup> A saber, la pregunta 31 es: *Que diga el perito a partir de la información que obra en el expediente si durante el Periodo Naviera Magna ha incrementado sus ofertas y paquetes de servicios y las amenidades, beneficios y servicios de valor agregado en sus embarcaciones.*



- Embarcaciones modernas, cómodas, confiables y seguras, atractivos para el turismo
- Infraestructura portuaria más moderna, cómoda y eficiente.
- Servicios de valor agregado como entretenimiento y servicio de alimentos y bebidas en las embarcaciones, flexibilidad para reservar boletos.
- OCEAN ha diseñado programas de lealtad, servicio de *concierge*, paquetes que además del boleto del transporte ofrecen acceso a lugares turísticos y transporte terrestre, etc.

Si bien se pudieron observar las características de las embarcaciones y los muelles, dicha situación no es absoluta, porque dependerá de otros factores además de la calidad del servicio para que los usuarios elijan, en el caso de que existan otros oferentes, con cual prefieren viajar, como pueden ser los horarios de salida y el precio.

En la pregunta "32"<sup>736</sup> el PERITO I refiere a las respuestas de las preguntas 18 y 21, asimismo, el PERITO I señala que las tarifas de MAGNA en los MERCADOS RELEVANTES mantuvieron niveles estables o incrementos muy esporádicos, por lo cual difícilmente podría concluirse que estos reflejan la inversión o costos incrementales de ofrecer las ofertas, paquetes, beneficios, amenidades y servicios de valor agregado señalados previamente.

Por otra parte, el PERITO I señala que no se puede interpretar que la inversión en nuevas ofertas, amenidades y beneficios tiene por objeto reducir la competencia en precios y proteger una rentabilidad elevada, pues si esa fuera la razón se observaría que OCEAN y MAGNA mantienen márgenes elevados. De allí concluye que la inversión en otras dimensiones del servicio se debe a presiones competitivas y a las exigencias de los usuarios.

Con relación al comportamiento de las tarifas, se remite a las observaciones realizadas a la "pregunta 18" y "pregunta 21" en la que se analizó dicha situación. Respecto a la manifestación del PERITO I en el sentido que "*no se puede interpretar que la inversión en nuevas ofertas, amenidades y beneficios tiene por objeto reducir la competencia precios y proteger una rentabilidad elevada*", se considera que la manifestación es infundada, dado que el DP nunca realiza un señalamiento respecto que la inversión tenga por objeto reducir la competencia, contrario a lo que infiere el PERITO I. Por el contrario, esto comprueba lo que dice la AI en el DP en cuanto a los altos montos de inversión que tienen que hacer los navieros para operar.

En la pregunta "33"<sup>737</sup> el PERITO I señala que el comportamiento de las tarifas de MAGNA no es compatible con la conclusión de la AI sobre una supuesta capacidad para fijar precios de aquella.

<sup>736</sup> A saber, la pregunta 32 es: *Que diga el perito cuál ha sido el comportamiento de las tarifas de Naviera Magna durante el Periodo con la incorporación de dichas ofertas y paquetes de servicios y las amenidades, beneficios y servicios de valor agregado en sus embarcaciones.*

<sup>737</sup> A saber, la pregunta 33 es: *Que señale el perito si el comportamiento de las tarifas de Naviera Magna a la luz de la incorporación de dichas ofertas y paquetes de servicios y las amenidades, beneficios y servicios de valor agregado en sus embarcaciones durante el Periodo es consistente con la conclusión de la Autoridad Investigadora de que Naviera Magna cuenta con capacidad para fijar precios..*





El PERITO 1 señala que durante el PERIODO de la investigación las distintas categorías tarifarias se mantuvieron estables, en algunos casos, tuvieron un incremento inferior a los principales indicadores de precios y costos de insumos. Asimismo, señala que, durante el periodo de la investigación, MAGNA incremento o enriqueció su oferta de servicios.

Por otra parte, el PERITO 1 señala que, de haber tenido capacidad unilateral para fijar precios, MAGNA habría repercutido la inversión o los costos de estos beneficios en sus tarifas a los usuarios o ni siquiera hubiera tenido incentivos o necesidad para implementar esos beneficios o para invertir en embarcaciones más modernas y equipadas.

El PERITO 1 considera que la evolución de las tarifas de MAGNA a lo largo del periodo que duró la investigación junto con la evolución de los atributos y características de la oferta comercial de dicha empresa no sustentan la conclusión de la AI respecto a que MAGNA cuenta con capacidad para fijar precios por sí misma.

Finalmente, el PERITO 1 señala que el constante lanzamiento de elementos adicionales como parte de su oferta de servicios es indicativo de presiones competitivas que le han inducido a buscar formas distintas a las tarifas para atraer y ganar consumidores.

Respecto de las manifestaciones realizadas por el PERITO 1, en el sentido de que MAGNA tiene la capacidad de fijar los precios, el DP llegó a esas conclusiones considerando los siguientes elementos:

- MAGNA ha sido el agente económico con mayor participación en el MR PUERTO JUÁREZ durante el periodo de la investigación.
- En el MR PUERTO JUÁREZ, a julio de dos mil veinte, el servicio solo lo ofertaban NAVEGANTO y MAGNA.
- En el MR PUERTO JUÁREZ la participación de NAVEGANTO se ha mantenido por debajo del siete por ciento durante el periodo de la investigación y actualmente se tiene evidencia que dejó de operar.<sup>738</sup>
- En el MR COZUMEL solo existen dos prestadores de STMP, MAGNA y WINJET y su participación es prácticamente igual.
- En el MR ZONA HOTELERA el único AGENTE ECONÓMICO que ofrece el servicio es MAGNA.

Por otra parte, con relación a la capacidad de fijar precios, el PERITO 1 infiere que, si un agente económico tiene la capacidad de fijar los precios de manera unilateral, los cambios en costos deben de reflejarse automáticamente y de manera proporcional en los precios de los bienes o servicios, al respecto se considera que dicho planteamiento es infundado.

Como se señaló en las observaciones realizadas en a la contestación de la pregunta "27", el PERITO 1 no se basa en evidencia o datos reales que muestren señala los costos en los que incurre MAGNA en la prestación del servicio de ferris de manera detallada y como estos se vieron afectados por las

<sup>738</sup> Páginas 80 y 81 del DP.



variables que señala el PERITO 1; de esta forma, no es posible realizar una inferencia sobre el comportamiento de los costos de la empresa a lo largo del tiempo.

En la pregunta "34"<sup>739</sup> el PERITO 1 señala que las características de los MERCADOS RELEVANTES y su dinámica competitiva no permiten concluir que una tarifa supuestamente elevada a la par de mantener o no perder participación de mercado implique capacidad para fijar precios (ni tampoco poder sustancial de mercado).

Los MERCADOS RELEVANTES se caracterizan por una oferta de servicios no homogéneos o diferenciados, donde la competencia se da en un conjunto de dimensiones no limitadas únicamente a la tarifa del servicio. En ese sentido, una tarifa más alta es indicativa de un servicio de mayor valor agregado, con diferente estructura de costos y con mayores beneficios para los usuarios.

Las diferencias en tarifas reflejan en realidad las diferencias en las características de los servicios de cada competidor. De la información que obra en el expediente, así como de las páginas de internet de los competidores, la tarifa de MAGNA, que es en algunos casos más elevada que la de sus competidores (WINJET y NAVEGANTO) es resultado de un servicio con mayores beneficios, amenidades y al uso de embarcaciones e infraestructura portuaria más modernas y seguras.

Sobre las manifestaciones realizadas por el PERITO 1, se considera que las mismas son infundadas, dado que el PERITO 1 no muestra que los servicios que ofrecen los prestadores del servicio sean diferenciados. En aras de evitar repeticiones se remite a las observaciones realizadas a la contestación de la pregunta "9".

En la pregunta "35"<sup>740</sup> el PERITO 1 señala que la evolución de las participaciones de mercado de los agentes económicos que participan en el MR COZUMEL arroja indicios de una dinámica competitiva importante entre MAGNA y WINJET, para sustentar su dicho, el PERITO 1 incorpora un cuadro donde muestra el número de pasajeros transportados por MAGNA, WINJET y BARCOS CARIBE en el periodo dos mil quince a dos mil veinte. Por otra parte, el PERITO 1 considera que, en el análisis de poder sustancial, cambios importantes en las participaciones de mercado de los competidores son indicativo de una importante dinámica competitiva. Por el contrario, participaciones de mercado más o menos estables en el tiempo son indicativos de falta de dinámica competitiva.

Finalmente, el PERITO 1 señala que las fluctuaciones en las participaciones de mercado son indicativas de que WINJET o MAGNA cuentan con capacidad operativa suficiente para atender a una parte significativa de la demanda total, lo cual desincentiva que las empresas puedan incrementar los precios de manera injustificada, pues el competidor tiene capacidad para atraer a un número de usuarios suficiente que no hagan rentable el incremento de precios.

<sup>739</sup> A saber, la pregunta 34 es: *Que diga el perito si, dadas las características de los servicios ofrecidos en los Mercados Relevantes, la relación entre las tarifas de los distintos agentes económicos y sus respectivas cuotas de mercado son adecuados para determinar si Naviera Magna cuenta con la capacidad para fijar precios.*

<sup>740</sup> A saber, la pregunta 35 es: *Que diga el perito ¿si la evolución de las cuotas de mercado de los agentes económicos que participan en el Mercado Relevante Cozumel durante el Periodo reflejan la existencia de condiciones de competencia efectiva en ese mercado?*



Sobre las manifestaciones realizadas por el PERITO 1, el análisis realizado es parcial, dado que el PERITO 1 confunde el crecimiento en la participación de mercado de WINJET con una evidencia de la falta de poder de mercado de MAGNA. Si bien se observa un incremento en la participación de mercado de WINJET durante el PERIODO, este comportamiento responde a la salida del mercado de BARCOS CARIBE, y no por la disminución de la participación de mercado de MAGNA.

Por otra parte, sobre la manifestación del PERITO 1, en el sentido de que las fluctuaciones en las participaciones de mercado son indicativas de que WINJET o MAGNA cuentan con capacidad operativa suficiente para atender a una parte significativa de la demanda total, las mismas son infundadas.

De acuerdo con la información mostrada en la tabla 16 del DP, durante el PERIODO el número de pasajeros transportados por MAGNA pasó

[REDACTED]

#### Participaciones de mercado de los Agentes Económicos en el Mercado Relevante Cozumel durante el PERIODO<sup>741</sup>

| Año               | Magna                  |       | Winjet                 |       | Barcos Caribe          |                  |
|-------------------|------------------------|-------|------------------------|-------|------------------------|------------------|
|                   | Pasajeros <sup>a</sup> | %     | Pasajeros <sup>a</sup> | %     | Pasajeros <sup>a</sup> | %                |
| 2015              | 1,018,192              | 31.8% | 843,710                | 26.3% | 1,218,326              | 38% <sup>b</sup> |
| 2016              | 1,042,453              | 28.1% | 853,801                | 23%   | 1,816,650              | 48.9%            |
| 2017              | 2,001,811              | 43.8% | 1,365,540              | 29.8% | 1,207,918              | 26.4%            |
| 2018              | 2,806,396              | 61.6% | 1,527,505              | 33.5% | 224,026 <sup>c</sup>   | 4.9%             |
| 2019              | 2,584,710              | 58.2% | 1,857,570              | 41.8% | 0                      | 0%               |
| 2020 <sup>d</sup> | 533,826                | 58.5% | 379,138                | 41.5% | 0                      | 0%               |

#### Notas:

<sup>a</sup> El número de pasajeros fue calculado mediante la suma de las entradas y las salidas en el Puerto de Cozumel.

<sup>b</sup> Específicamente para enero de dos mil quince únicamente prestaron servicios MAGNA y "Cruceros Marítimos".<sup>742</sup> El 3.9% (tres punto nueve por ciento) de participación restante corresponde a los 123,698 (ciento veintitrés mil seiscientos noventa y ocho) pasajeros transportados por Cruceros Marítimos en enero de dos mil quince.

<sup>c</sup> Barcos Caribe dejó de prestar el Servicio Cozumel en marzo de dos mil dieciocho.

<sup>d</sup> Los cálculos fueron hechos hasta junio de dos mil veinte.

<sup>741</sup> Página 113 del DP.

<sup>742</sup> "Agente Económico que contaba con los siguientes permisos: 7.2.411.-1640, 7.2.411.-1641, 7.2.411.-1642 y 7.2.411.-1643, emitidos por la DGMM para prestar el STMP; sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la vigencia de dichos PERMISOS feneció. Información visible en el folio 7304 del EXPEDIENTE, archivo electrónico denominado '30. Permisos STMP'".



De lo anterior se observa que, durante el PERIODO, los pasajeros transportados por MAGNA fueron superiores a WINJET. Finalmente, el PERITO 1 no señala haberse basado en evidencia o datos reales que permitan concluir que WINJET cuenta con la capacidad de atender a la totalidad de los usuarios, lo cual efectivamente pueda desincentivar que MAGNA realice un incremento unilateral en precios. Contrario a eso, hay evidencia en el EXPEDIENTE de que la capacidad operativa de MAGNA está por encima de todos sus competidores en los MERCADOS RELEVANTES puesto que la cantidad de embarcaciones con las que cuenta son suficientes para hacer frente a algún aumento de demanda que se presente en el STMP en ferri, tal y como el mismo lo manifestó en su escrito de manifestaciones al DP, en el que estableció que “[... B

[...] B

En la pregunta “36”<sup>744</sup> el PERITO 1 señala que, de acuerdo con la información que obra en el expediente, y lo señalado en el DP, se desprende que un potencial entrante cuenta con otras alternativas a la adquisición de una embarcación para ingresar a los MERCADO RELEVANTES, tales como arrendar las embarcaciones; compra a plazos; adquirir mediante financiamiento de deuda; adquirir a un precio significativamente menor una embarcación usada; adquirir embarcaciones de menor tamaño que tengan un costo menor.

El PERITO 1 considera que dichas alternativas reducen significativamente las necesidades de inversión iniciales para poder incursionar en el MERCADO RELEVANTE, e incluso eliminan dichas necesidades, en el caso del arrendamiento.

Sobre las manifestaciones realizadas por el PERITO 1, efectivamente en el DP se identifican las diversas formas bajo las cuales los agentes económicos podrían ingresar al mercado, ya sea a través de adquisición o arrendamiento de las naves. Asimismo, en el DP se señala que los contratos de arrendamiento se realizan por periodos largos, de uno a diez años<sup>745</sup>.

Si bien los agentes económicos pueden ingresar al MERCADO RELEVANTE a través del arrendamiento de las naves, esto no implica que la adquisición de las naves no sea una barrera a la entrada. Para que un agente económico pueda ingresar al mercado de manera efectiva se requiere contar con una flota mínima de naves que permita proporcionar el servicio de manera frecuente y con la regularidad requerida por la autoridad. Adicionalmente, se identifica que los contratos de arrendamiento implican un compromiso de largo plazo para los agentes económicos y con penalizaciones en caso de no cumplir con los términos o la vigencia del contrato.

<sup>743</sup> Folio 7689.

<sup>744</sup> A saber, la pregunta 36 es: *Que diga el perito ¿si en caso de que el monto de inversión en embarcaciones para la prestación del STMP Ferry fuese demasiado elevado, los nuevos competidores que deseen acceder a los Mercados Relevantes podrían allegarse de embarcaciones de otra manera?*

<sup>745</sup> Páginas 83 y 84 del DP.



De lo anterior se tiene que un agente económico que desee ingresar al mercado debe de incurrir en los costos de adquisición de una flota de naves que permita proporcionar el servicio con la regularidad requerida por la autoridad, ya sea a través de la adquisición o contratos de arrendamiento de largo plazo, lo cual implica una barrera a la entrada.

Adicionalmente se identifica que los señalamientos realizados por el PERITO 1 son contradictorios, por una parte, en las manifestaciones aclaratorias al peritaje, con relación a pregunta "19" el PERITO 1 señala que los servicios proporcionados en los MERCADOS RELEVANTES requieren inversiones de capital significativos; sin embargo, en la respuesta a la pregunta "36" señala que para ingresar a los MERCADOS RELEVANTES no son necesarias inversiones en capital altas.

Por otra parte, se identifican barreras de acceso a los puertos, instalaciones necesarias para proporcionar el servicio. Por ejemplo, los muelles que se ubican en la ZONA HOTELERA, del MR ZONA HOTELERA, son de uso particular, y de uso exclusivo de MAGNA, por lo que ningún otro agente económico puede ingresar al mercado.

En la pregunta "37"<sup>746</sup> el PERITO 1 explica que es un contrato de arrendamiento, su funcionamiento, y las ventajas que puede proporcionar su uso a los agentes económicos. Al respecto, las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 no controvierten lo señalado por la AI en el DP.

En la pregunta "38"<sup>747</sup> el PERITO 1 considera que el arrendamiento de embarcaciones reduce o elimina una potencial barrera a la entrada, ya que evita que competidores potenciales tengan que invertir cantidades importantes para participar en el mercado, además impide que los agentes establecidos en el mercado cuenten con una ventaja de costos hundidos.

El PERITO 1 señala que los contratos de arrendamiento flexibilizan al mercado, ya que permiten la entrada y salida de empresas de forma sencilla y sin que éstas tengan que incurrir en elevados costos hundidos. Es decir, permite descartar una de las principales barreras a la entrada señaladas por la AI, ya que se enfrentan los competidores potenciales con la disposición inmediata de bienes de capital por una fracción del precio total.

El PERITO 1 considera que la AI identificó en el DP la posibilidad que tienen los prestadores actuales o potenciales del STMP en la modalidad ferris de arrendar las embarcaciones, así como el hecho de que en la práctica parte de la flota de los prestadores es bajo arrendamiento. De acuerdo con el PERITO 1, la AI atribuye al arrendamiento las mismas características que una inversión para adquirir una embarcación, existiendo diferencias que hacen que de ninguna manera se pueda considerar un arrendamiento como una inversión:

- No se requiere un desembolso inicial importante, de hecho, es una forma de evitar tal desembolso, con lo cual no se descapitaliza el arrendatario.

<sup>746</sup> A saber, la pregunta 37 es: *Que diga el perito, en términos económicos y contables ¿cuál es la naturaleza de un contrato de arrendamiento?*

<sup>747</sup> A saber, la pregunta 38 es: *Que diga el perito, dese el punto de vista económico, qué efectos tiene para el análisis de la existencia de barreras de entrada que nuevos competidores puedan arrendar, en lugar de adquirir, embarcaciones para la prestación del STMP Ferry.*



- En un arrendamiento puro no se adquiere la propiedad del bien, por lo que no se corre el riesgo de que tenga pocos “usos alternativos”.
- Con el pago de rentas periódicas, los agentes económicos buscan empatar los pagos de dichas rentas con la generación de ingresos.

Por otra parte, el PERITO 1 señala que existen antecedentes internacionales, relacionadas a la operación de transporte marítimo de pasajeros de cabotaje, que puntualizan que no existen barreras a la entrada significativas relacionadas con los montos necesarios de inversión. Para fortalecer su argumento, el PERITO 1 hace referencia a un expediente de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de España.<sup>748</sup>

El PERITO 1 concluye señalando que las posibilidades de arrendamiento de las embarcaciones derivan no solo en que no haya barreras económicas que limiten el acceso de nuevos competidores al mercado, sino que, además, el arrendamiento incrementa la contestabilidad de los MERCADOS RELEVANTES; es decir, aun si hay pocos prestadores del servicio en un momento del tiempo, la amenaza de entrada de nuevos competidores hace que el mercado se comporte de manera competitiva.

Como señala en las observaciones realizadas en la pregunta “36”, la posibilidad de que los agentes económicos pueden ingresar al mercado a través de un esquema de arrendamiento no implica que la adquisición de las naves no sea una barrera a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES, para evitar repeticiones, se remite a las observaciones realizadas en la pregunta “36”.

Por otra parte, el PERITO 1 realiza comentarios u observaciones generales sobre la posibilidad que tendría un agente económico para ingresar al mercado a través del esquema de arrendamiento señalando, sin fundamento, que es posible que un agente económico pueda ingresar al mercado sin realizar una inversión relevante. Al respecto el PERITO 1 no presenta ninguna evidencia o datos reales que permitan cuantificar la diferencia en costos de inversión necesarios para ingresar en el mercado entre la compra y el arrendamiento de las naves.

En la pregunta “39”<sup>749</sup> el PERITO 1 manifiesta que es impreciso el análisis y las conclusiones de la Al respecto a que el monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión constituye una barrera a la entrada.

El PERITO 1 señala que el arrendamiento transfiere el riesgo sobre la disposición y obsolescencia al arrendador. En otras palabras, los prestadores del servicio no poseen el activo, sino que lo rentan, en caso de salir del mercado, y ya no requerir el uso del activo o de terminación del contrato de arrendamiento, simplemente regresan la embarcación al propietario. De allí que no sea una barrera a la entrada relevante el monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de las embarcaciones, ya que ni siquiera es necesario invertir en su adquisición.

<sup>748</sup> Expediente C/0922/18 de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de España.

<sup>749</sup> A saber, la pregunta 39 es: *Que el perito señale si es correcto desde el punto de vista económico el análisis del Dictamen Preliminar elaborado por la Autoridad Investigadora de la COFECE en cuanto a que el monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión constituye una barrera de entrada a los Mercados Relevantes.*





Respecto a las manifestaciones realizadas por el PERITO 1, este confunde la posibilidad de ingresar al mercado a través de un esquema de arrendamiento, con la existencia de barreras a la entrada. Al respecto se identifica que, si bien es posible que un nuevo competidor en el mercado puede ingresar a través de un esquema de arrendamiento, de los contratos analizados en el expediente se encontró que el periodo mínimo es de un año y máximo de diez años.

Por otra parte, el análisis que realiza el PERITO 1 con relación al ingreso al mercado a través del esquema de arrendamiento, es contrario a la información que obra en el EXPEDIENTE. De conformidad con el análisis de esta información se llegó a la conclusión de que existen cláusulas con plazos forzosos o altas penalizaciones por incumplir.

Finalmente, el PERITO considera que es factible que los AGENTES ECONÓMICOS puedan ajustar su oferta comercial fácilmente; sin embargo, omite señalar que en 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”<sup>750</sup>.

En la pregunta “40”<sup>751</sup> el PERITO 1 señala que existe un mercado secundario de embarcaciones importante a nivel internacional, así como de fletamento o *chartering*, al cual tienen acceso directa o indirectamente los actuales y potenciales competidores en los MERCADOS RELEVANTES. De acuerdo en el PERITO 1, en el DP se tiene que empresas que han salido del mercado han encontrado en nuevos entrantes a compradores de sus embarcaciones, si bien no se tienen los términos y condiciones en que se han llevado a cabo esas transacciones. Además, se desprende que las embarcaciones pueden ser utilizadas para la prestación de otros servicios públicos o bien, para uso privado en México o en otros países. Las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 no controvierten lo señalado por la AI en el DP.

En la pregunta “41”<sup>752</sup> el PERITO 1 señala que el hecho de que haya habido entradas y salidas de agentes económicos en los últimos años y que en ciertos casos las empresas entrantes adquieren de segunda mano o fletan las embarcaciones de las empresas salientes, es un indicativo de que es falsa la afirmación de que las embarcaciones cuentan con escasos usos alternativos y, por lo tanto, debe concluirse que no constituyen barreras a la entrada significativas que desincentiven la participación de nuevos agentes económicos en el mercado.

De esta forma, el PERITO 1 considera que, en caso de que un agente económico tenga una embarcación en propiedad, este, en su caso, se puede: vender, transferir o permutar a un tercero nacional o internacional; utilizarse para prestar otros servicios, tales como servicios turísticos o

<sup>750</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*.: Antoni Bosch, página 91.

<sup>751</sup> A saber, la pregunta 40 es: *Que diga el perito ¿si las embarcaciones para la prestación del STMP Ferry tienen en efecto ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos como se sostiene en el Dictamen Preliminar?*

<sup>752</sup> A saber, la pregunta 41 es: *Que diga el perito ¿qué implicaciones tiene para el análisis de la existencia de barreras de entrada consistentes en usos alternativos de infraestructura y equipo, que diversas empresas salieran de los Mercados Relevantes en el Periodo Investigado?*



fletamento por viaje a particulares o empresas; fletarlo por tiempo a un tercero para que este preste el servicio de STMP ferri u otros servicios.

El PERITO 1 concluye señalando que con un arrendamiento puro o fletamento por tiempo de una embarcación no se corre el riesgo de costo hundido o de escasos usos alternativos de la embarcación.

Sobre las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 se encuentran parcialmente fundadas, dado que efectivamente existe un mercado secundario de naves dónde se comercializan las naves usadas; sin embargo, el PERITO 1 no muestra evidencia que sustente su dicho en el sentido de que las naves pueden tener un uso alternativo para un agente económico; es decir, una vez realizada la inversión en una nave diseñada para la prestación del STMP en su modalidad de ferris, la misma nave se pueda emplear en otra actividad.

En la pregunta "42"<sup>753</sup> el PERITO 1 considera que la infraestructura y equipo utilizados en los MERCADOS RELEVANTES no se caracterizan por tener escasos usos alternativos y, por lo tanto, tampoco son una barrera de entrada a dichos mercados.

El PERITO 1 señala que la existencia de un mercado eficiente y maduro de arrendamiento de buques, además de un mercado secundario importante y que funciona adecuadamente a nivel internacional elimina los riesgos de que las embarcaciones tengan escasos usos alternativos y que, por lo tanto, constituyan costos hundidos, no recuperables, para los participantes en el mercado, que desincentiven su entrada al mercado.

Al respecto se considera que las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 son **gratuitas**, dado que no se observa que se haya basado en elementos evidencia o datos reales que muestren que la existencia de un mercado secundario de naves implica que no existen barreras a la entrada a un mercado.

Como se señala en las observaciones realizadas en la contestación a la pregunta "36", un agente económico que desee ingresar al mercado debe de incurrir en los costos de adquisición de una flota de naves que permita proporcionar el STMP con la regularidad requerida por la autoridad. Asimismo, se señala que la adquisición de las naves a través de arrendamiento implica que los agentes económicos adquieran un compromiso de largo plazo, dado que, de acuerdo con el expediente, los contratos de arrendamiento pueden ser de hasta diez años.

En la pregunta "43"<sup>754</sup> el PERITO 1 señala que al considerar en el DP el total del gasto de publicidad de MAGNA sin segmentar el gasto (o al menos hacer una estimación de dicha segmentación) por ruta del servicio, así como para el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, que también presta OCEAN, se está inflando artificialmente el gasto incurrido por ese concepto en cada MERCADO RELEVANTE.

<sup>753</sup> A saber, la pregunta 42 es: Señale el perito si es correcto desde el punto de vista económico el análisis del Dictamen Preliminar elaborado por la Autoridad Investigadora de la COFECE en cuanto a que los usos alternativos de infraestructura y equipo constituyen una barrera de entrada a los Mercados Relevantes.

<sup>754</sup> A saber, la pregunta 43 es: *Que diga el perito ¿si es correcto desde el punto de vista económico y contable que la Autoridad Investigadora considerase los gastos de publicidad de Naviera Magna de manera agregada para ambos Mercados Relevantes y no estableciendo un monto aplicable a cada uno de esos Mercados?*





El PERITO 1 señala que es posible que no haya información más desagregada, pero eso no obsta para que la AI ignore en su valoración del gasto publicitario como una supuesta barrera de entrada, que la publicidad invertida en cada servicio es una fracción del gasto total en publicidad y propaganda. Por otra parte, el PERITO 1 señala que la AI debió considerar también que parte del total del gasto publicitario se destina a otras actividades económicas en que participa el grupo de interés económico al que pertenece MAGNA, como es el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, Ultramar Carga.

El PERITO 1 considera que lo correcto hubiese sido estimar un gasto publicitario por MERCADO RELEVANTE, mediante alguna técnica de prorrateo, por ejemplo, con base en el número de pasajeros por ruta. Así, habría podido valorar de mejor manera si el gasto o inversión publicitario es realmente significativo y puede representar una barrera para un nuevo entrante.

Las manifestaciones realizadas por el PERITO resultan carentes de fundamento, pues como el mismo PERITO lo señala, su representada no presentó la información desagregada necesaria para realizar el análisis propuesto, el PERITO infiere que un análisis detallado de la información no proporcionada a la autoridad podría derivar en conclusiones diferentes a las presentadas por la AI en el DP, sin embargo, esta autoridad tiene la obligación de resolver con la mejor información disponible, no resulta factible realizar suposiciones sobre lo que sucedería si se analizara la información que no existió.

Por otra parte, el PERITO 1 señala que la AI debió realizar un análisis alternativo considerando los pasajeros transportados, lo cual hubiera permitido a la AI valorar de mejor manera si el gasto o inversión en publicidad es representativo o puede significar una barrera; al respecto, el PERITO 1 no incluye ningún elemento que muestre como las conclusiones del DP serían distintas considerando un análisis alternativo.

En la pregunta "44"<sup>755</sup> el PERITO 1 señala que en los servicios de transporte se requiere informar al usuario de horarios, duración del viaje, precio y características del servicio; dicha información es importante para los usuarios visitantes, quienes no cuentan con experiencia previa o frecuente del servicio.

El PERITO 1 considera que la inversión publicitaria es un elemento importante para los prestadores de los servicios de transporte y que debe hacerse constantemente. También señala que los montos invertidos en información de precios y frecuencias de viaje del servicio de hace un año es irrelevante, sin explicar por qué lo son.

Asimismo, el PERITO 1 señala que de las constancias que obran en el expediente no se desprende que sea una industria donde se requieren elevados gastos de publicidad o que la atracción de pasajeros dependa de ejercer un importante presupuesto publicitario.

El PERITO 1 considera que de las constancias que obran en el EXPEDIENTE no se desprende que sea una industria donde se requieren elevados gastos de publicidad o que la atracción de pasajeros

<sup>755</sup> A saber, la pregunta 44 es: *A Que diga el perito a partir de la información que obra en el expediente ¿si el monto del gasto de publicidad y propaganda como porcentaje de los ingresos y de los costos operativos de Naviera Magna y de otros competidores constituye una barrera de entrada a los Mercados Relevantes?*



dependa de ejercer un importante presupuesto publicitario. Lo primero se acredita con el hecho de que la mezcla de medios publicitarios utilizados por OCEAN y NAVEGANTO, según la información disponible en el expediente no involucra medios masivos nacionales que podrían representar un costo importante.

Por otra parte, El PERITO 1 señala que los montos de gasto en publicidad y propaganda de OCEAN y NAVEGANTO no se desprende que se trate de un gasto que representa un porcentaje importante de los costos totales o de los ingresos de aquellas. El PERITO 1 señala que en el periodo dos mil dieciséis a dos mil diecinueve el gasto en publicidad alcanzó niveles inferiores al [REDACTED] B [REDACTED] de OCEAN y para los últimos dos años dicha inversión es inferior al [REDACTED] B [REDACTED]

Finalmente, el PERITO 1 señala que la información disponible sobre la inversión en publicidad de otros agentes económicos en el mercado relevante, como es el caso de NAVEGANTO, no se identifican gastos excesivos que puedan considerarse como una barrera a la entrada.

Respecto a las manifestaciones realizadas por el PERITO 1, se identifica que el mismo reconoce la importancia que tiene para los agentes económicos 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, el PERITO 1 reconoce que los agentes económicos deben realizar un gasto en publicidad de manera constante dado que muchos usuarios de servicios pueden ser nuevos, dichos señalamientos son consistentes a los realizados por la AI en el DP.

Por otra parte, el PERITO 1 considera que el gasto en publicidad que realizan los agentes económicos en el mercado es poco considerable, dado que el gasto en publicidad representa menos del [REDACTED] B [REDACTED] netas de MAGNA. Al respecto se considera que la conclusión realizada por el PERITO 1 es errónea dado que está tomando la información de MAGNA para inferir el comportamiento con los demás agentes económicos.

El análisis del gasto en publicidad como una barrera a la entrada, debe considerar la importancia que implicaría para un competidor realizar un gasto en publicidad en un nivel equivalente al líder del mercado, en este caso MAGNA que es la empresa con más tiempo en el mercado y mejor posicionada.

En la pregunta "45"<sup>756</sup> el PERITO 1 señala las conclusiones del DP con relación a la publicidad como barrera a la entrada son incorrectas.

El PERITO 1 considera que los montos de inversión en publicidad que realizan OCEAN y WINJET no pueden considerarse para un nuevo competidor, puesto que OCEAN y WINJET son empresas ya establecidas y que han operado varios años en esas rutas.

Asimismo, el PERITO 1 señala que la AI omite evaluar si la inversión publicitaria tiene un propósito pro-competitivo, en lugar de dar por sentado que se trata de una barrera de entrada. Por otra parte,

<sup>756</sup> A saber, la pregunta 45 es: Señale el perito si es correcto desde el punto de vista económico el análisis del Dictamen Preliminar elaborado por la Autoridad Investigadora de la COFECE en cuanto a que los gastos de publicidad constituyen una barrera de entrada a los Mercados Relevantes.





señala que en los MERCADOS RELEVANTES el gasto en publicar horarios, precios, características del servicio, etc., son elementos necesarios no solo para informar a los usuarios, sino para poder operar de manera más eficiente.

De esta forma, el PERITO 1 considera que es posible descartar los argumento de que: i) se requiere de una inversión en publicidad significativa para a los MERCADOS RELEVANTES ii) una vez posicionado un agente económico en el mercado, los montos de inversión publicitaria son menores.

Respecto a las manifestaciones, el PERITO 1 reconoce la importancia que tiene publicidad en los MERCADOS RELEVANTES, lo anterior al señalar que es un elemento necesario que deben de realizar los agentes económicos para proporcionar a los clientes información relacionada con los servicios, dado que muchos de los usuarios son nuevos usuarios. Sin embargo, el PERITO 1 no desarrolla ningún argumento lógico jurídico que explique por qué el nivel de gasto de un nuevo competidor que desea entrar de manera exitosa debe de ser sustancialmente menor al nivel al gasto en publicidad que ejercen los agentes económicos que actualmente participan en el mercado.

Se debe tener presente que el PERITO 1 reconoce<sup>757</sup> que un alto porcentaje de los usuarios son visitantes y desconocen la información relacionada con el servicio, por lo cual es necesario realizar gastos en publicidad de manera constante para informar sobre el servicio.

En la pregunta "46"<sup>758</sup> el PERITO 1 considera que el hecho de que la AI no hubiese identificado dos segmentos relevantes claramente diferenciados conduce a que las conclusiones del análisis de barreras de entrada carezcan de validez.

El PERITO 1 señala que existen posibilidades de establecer distintas estrategias y modelos de negocio para participar en los distintos segmentos relevantes. Por ejemplo, en el caso del servicio de transporte para usuarios visitantes, es factible utilizar embarcaciones de menor tamaño y, por lo tanto, de menor costo, que den un servicio más exclusivo y confortable a los turistas. En lo que respecta al gasto publicitario, en este caso puede enfocarse en medios digitales como redes sociales y una página de internet, así como alianzas con hoteles exclusivos. El PERITO 1 considera que lo anterior implica una reevaluación completa de las barreras de entrada identificadas por la AI.

Las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 en la pregunta "46" son similares a las realizadas en preguntas previas, de tal forma, y para evitar repeticiones, se remite a las observaciones realizadas en las respuestas a las preguntas 7 a 12 relacionadas con la segmentación del mercado y diferenciación de productos. Con relación a las manifestaciones realizadas sobre publicidad se remite a las observaciones realizadas a la pregunta 44 y 45.

Respecto de la posibilidad de usar como publicidad medios digitales, redes sociales o una alianza con hoteles exclusivos resulta una manifestación gratuita en virtud de que el PERITO 1 omite realizar un análisis que demuestre cómo esto cambiaría las conclusiones abordadas, se trata de una

<sup>757</sup> Ver las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 en la pregunta "44".

<sup>758</sup> A saber, la pregunta 46 es: *Que diga el perito ¿qué implicaciones tiene respecto de la determinación de barreras de entrada a los Mercados Relevantes que no se haya considerado que el mercado relevante, desde el punto de vista de la demanda, en la especie se integra por dos segmentos de usuarios con características y necesidades diferenciadas?*



suposición sin sustento. Además, se considera que esa estrategia podría ser suficiente para una marca posicionada como las que maneja MAGNA, pero no necesariamente sería igual para un nuevo entrante.

En la pregunta "47"<sup>759</sup> el PERITO 1 señala que no se puede concluir que en los MERCADOS RELEVANTES existan las barreras a la entrada identificadas en el DP. El PERITO 1 considera que existen alternativas para potenciales entrantes para evitar incurrir en montos elevados de inversión para operar el servicio STMP ferri, tales como:

- Arrendamiento o fletamento de embarcaciones. Financiamiento de deuda para adquirir embarcaciones.
- Financiamiento o facilidades de pago por los armadores de embarcaciones. Mercado secundario de embarcaciones.
- Modelo de negocio distinto, enfocado en embarcaciones de menor tamaño.
- La adquisición o arrendamiento de una embarcación no constituye un costo hundido que represente una barrera a la entrada significativa.
- Las cifras de gasto publicitario y los conceptos y medios publicitarios en que invierten los agentes económicos en los MERCADOS RELEVANTES no indican que dicho gasto represente:
- Una barrera económica, por asimetría en costos entre los agentes económicos en el mercado y los nuevos entrantes.
- Una barrera estratégica, que tenga por objeto o efecto disuadir la entrada de nuevos competidores.

De acuerdo con el PERITO 1, existen elementos para concluir que el gasto publicitario es pro-competitivo, ya que permite a los usuarios tomar decisiones mejor informadas sobre la contratación del servicio. El gasto publicitario de OCEAN y NAVEGANTO no representaron una proporción significativa de los costos y gastos totales y de los ingresos de dichos agentes económicos durante el PERIODO.

Las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 en la pregunta "47" son similares a las realizadas en preguntas previas, de tal forma, y para evitar repeticiones, se remite a las observaciones realizadas en las respuestas a las preguntas 36 a 38 relacionadas con arrendamiento. Con relación a las manifestaciones realizadas sobre publicidad se remite a las observaciones realizadas a la pregunta 44 y 45.

En la pregunta "48"<sup>760</sup> el PERITO 1 describe el objetivo de una resolución mediante la cual la Comisión declara que no existen condiciones de competencia efectiva en un mercado. Al respecto,

<sup>759</sup> A saber, la pregunta 47 es: *Que el perito concluya, con base en sus respuestas anteriores si a partir de la información en el Dictamen Preliminar y en el expediente se puede concluir que existen barreras de entrada económicas en los Mercados Relevantes.*

<sup>760</sup> A saber, la pregunta 48 es: *Que el perito diga ¿cuál es el objetivo principal de la resolución mediante la cual la COFECE declara que no existen condiciones de competencia efectiva en un determinado mercado relevante?*



las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 no controvierten lo señalado por la AI en el DP, ya que es un documento preliminar y no una resolución.

En la pregunta "49"<sup>761</sup> el PERITO 1 describe el comportamiento que ha enfrentado la industria turística a nivel mundial derivado de la pandemia, y sus efectos específicos en la región sureste del país. Al respecto, las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 no controvierten lo señalado por la AI en el DP, pues en este se narran y exponen algunos de efectos de la pandemia en los MERCADOS RELEVANTES, mismos que coinciden con lo señalado por el PERITO 1.

En la pregunta "50"<sup>762</sup> el PERITO 1 señala que las conclusiones preliminares de la AI no son vigentes ni aplicables a los MERCADOS RELEVANTES y difícilmente lo serán en los próximos años debido al cambio estructural ocasionado por la pandemia. Asimismo, señala que la demanda por los STMP en la modalidad de ferris se ha reducido drásticamente desde dos mil veinte y existen diversos factores por los cuales difícilmente regresará la demanda a los niveles que tenía de manera previa a la emergencia sanitaria, al menos, en el corto plazo.

El PERITO 1 considera que los cambios en la demanda en los MERCADOS RELEVANTES, llevan a concluir que las conclusiones sobre las condiciones de competencia en estos mercados ya no son aplicables ni pertinentes, requiriéndose en su caso un nuevo análisis que incluya estos elementos novedosos que han alterado el proceso de competencia de manera significativa.

En relación con las manifestaciones realizadas por el PERITO 1, estas son incorrectas, dado que los cambios identificados por él en los MERCADOS RELEVANTES derivados por la emergencia sanitaria se refieren únicamente a la demanda y omite analizar las condiciones de oferta.

El análisis del poder sustancial del mercado que se realizó en el DP incluyó una revisión integral de las condiciones de oferta y demanda. Intencionalmente el PERITO 1 omite hacer cualquier tipo de manifestación respecto al cambio en las condiciones de oferta en el mercado. Durante la emergencia sanitaria se observa que en el MERCADO PUERTO JUÁREZ, NAVEGANTO ha salido del mercado. Asimismo, en el MERCADO COZUMEL los agentes económicos han dividido su operación por días, lo cual limita aún más la competencia en el mercado. De esta forma no se encuentra ningún elemento que indique que las condiciones de competencia en el mercado han mejorado derivado de la emergencia sanitaria, y que por tanto las conclusiones del DP ya no serían aplicables.

Asimismo, cabe recordar que la oportunidad otorgada a los agentes económicos que participan en el mercado de manifestar lo que convinieran es posterior al inicio de la pandemia, por lo que, en caso de tener elementos que informaran sobre los cambios a favor de la competencia, tuvo oportunidad de hacerlo saber a esta COFECE. Incluso, se determinó la práctica de diligencias adicionales para allegarse de mejor información, entre otros se le requirió información a MAGNA

<sup>761</sup> A saber, la pregunta 49 es: *Que el perito diga de qué forma la emergencia sanitaria y la crisis económica que ha afectado al país a partir de marzo de 2020 hasta el presente ha afectado la prestación del servicio de STMP Ferry y las condiciones y el funcionamiento de los Mercados Relevantes identificados por la Autoridad Investigadora.*

<sup>762</sup> A saber, la pregunta 50 es: *Que el perito señale con base en su respuesta anterior, si las conclusiones preliminares de la Autoridad Investigadora todavía son vigentes y aplicables a los Mercados Relevantes y si lo serán en un futuro.*



más actualizada y del mismo no se advierte información que permita suponer que las condiciones de competencia cambiaron.

En la pregunta "51"<sup>763</sup> el PERITO 1 señala que la crisis sanitaria y económica comentada previamente que se ha reflejado en los MERCADOS RELEVANTES en una importante reducción de la demanda, así como cambios en la estructura de costos de los prestadores de los servicios, lo cual tiene por resultado la afectación económica y operativa de los agentes económicos que compiten en dichos mercados.

El PERITO 1 considera que en el escenario de imponer regulación tarifaria u otra, esta impactaría aún más la situación económica de los competidores en el mercado, entre ellos MAGNA, al imponerles costos regulatorios adicionales y desincentivar a la inversión, lo cual además de afectar al proceso de competencia y libre concurrencia, limitaría aún más las opciones con las que cuentan los usuarios del STMP ferri para transportarse en los MERCADOS RELEVANTES. De tal manera, la regulación tendría paradójicamente el efecto contrario al buscado.

De las manifestaciones realizadas por el PERITO 1, se destaca que el objetivo del procedimiento realizado por esta Comisión es analizar las condiciones de competencia que prevalecen en un mercado, siempre con miras de generar beneficios a los mercados y no afectarlos. La regulación en todo caso, será facultad de la autoridad competente, en caso de que así corresponda. De esta forma, las manifestaciones realizadas por el PERITO son erróneas.

En la pregunta "52"<sup>764</sup> el PERITO 1 señala que el mercado investigado por la AI se caracteriza por la concurrencia de servicios diferenciados o no homogéneos, hecho que no fue considerado en la definición de los MERCADOS RELEVANTES por dicha autoridad.

Asimismo, señala que el mercado investigado también se caracteriza por segmentos de usuarios con preferencias y demandas diferenciadas y con presiones competitivas distintas, hecho que también debió ser considerado en la determinación del mercado relevante en el DP.

El PERITO 1 considera que la omisión de analizar los MERCADOS RELEVANTES desde la óptica de mercados diferenciados conduce a una definición incorrecta de dichos mercados, y lleva a la AI a conclusiones erróneas respecto a la existencia de poder sustancial y las condiciones de competencia en tales mercados.

Por otra parte, el PERITO 1 señala que la persistencia de diferencias en precios entre OCEAN y otros competidores no puede considerarse como un indicio de capacidad para fijar precios, ya que más bien refleja las diferencias en cuanto a calidad, seguridad, amenidades y otros atributos del servicio de OCEAN y de otros competidores.

Asimismo, el PERITO 1 señala que las variaciones en las participaciones de mercado y entrada y salida de competidores durante el PERIODO indican una dinámica competitiva importante.

<sup>763</sup> A saber, la pregunta 51 es: *De ser el caso, que el perito diga ¿qué efectos negativos puede llegar a tener imponer regulación tarifaria en un mercado relevante que está pasando por una crisis grave como la señalada?*

<sup>764</sup> A saber, la pregunta 52 es: *Que el perito exponga sus conclusiones*





Adicionalmente, el PERITO 1 considera que existen elementos ignorados y algunas deficiencias en las consideraciones de la AI sobre la existencia de barreras a la entrada; de haber considerado tales elementos, la AI tendría que haber concluido que los MERCADOS RELEVANTES no exhiben tales barreras; ni son necesarios montos de inversión elevados en embarcaciones para entrar a tales mercados; ni las embarcaciones presentan escasos usos alternativos que desincentiven la entrada a los mercados; ni tampoco se requieren montos elevados de inversión en publicidad para poder incursionar a dichos mercados.

Finalmente, el PERITO 1 señala los eventos exógenos a los MERCADOS RELEVANTES y particularmente, la emergencia sanitaria ocasionada por la pandemia, han alterado significativamente las condiciones y el tamaño de la prestación de los servicios de transporte marítimo en el Sureste del país. Como consecuencia, las conclusiones preliminares de la AI ya no pueden ser válidas pues corresponden a condiciones de mercado que han cambiado y que ya no reflejan el funcionamiento de los mercados actuales.

Las manifestaciones realizadas por el PERITO 1 en la pregunta "52" resumen las diferentes manifestaciones desarrolladas durante todo el peritaje, por lo anterior, y para evitar repeticiones innecesarias, se remite a las observaciones realizadas a las preguntas "1" a "51".

En la pregunta "53"<sup>765</sup> el PERITO 1 señala que sus respuestas se basan en los más de veinte años de experiencia como licenciado en economía y consultor en dicha materia, tiempo en el cual participó en más de cincuenta procedimientos administrativos y judiciales relacionados como PERITO 1 en materia de economía y realizado diversas asesorías en temas relacionados con la competencia económica, incluyendo, entre otros, estudios de mercado, investigaciones y notificaciones de concentración relacionadas diversos mercados.

Al respecto, el señalamiento realizado por el PERITO 1 no tiene relación con el asunto en cuestión por lo que no se considera necesario pronunciarse.

Por las razones anteriormente señaladas, el contenido de la pericial ofrecida por MAGNA: (i) no acredita su pretensión probatoria, o (ii) en su caso, sustenta señalamientos reconocidos por el propio DP.

**4.3.11. Instrumental de actuaciones** consistente en todo lo actuado e información integrada al EXPEDIENTE durante la investigación y durante el presente procedimiento seguido conforme al artículo 96, fracción VI de la LFCE.

Dicha prueba únicamente tiene el alcance de probar de manera adminiculada lo señalado al analizarse cada una de las pruebas que ya fueron relacionadas en la presente resolución. Lo anterior, toda vez que dichos medios de convicción no tienen entidad propia, sino que dependen de las demás pruebas que ya obran en el EXPEDIENTE, en el caso que nos ocupa, todos los elementos que obran en el EXPEDIENTE son analizados con la finalidad de determinar la existencia (o falta de) de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES, a fin de que la autoridad reguladora, de ser el caso,

<sup>765</sup> A saber, la pregunta 53 es: *Que el perito diga la razón de su dicho*



actúe dentro de sus facultades a fin de favorecer el interés público e interés colectivo de los usuarios del STMP en los MERCADOS RELEVANTES.

**Elementos de convicción aportados por WINJET:**

**4.3.12. Elementos aportado por la ciencia** consistente en las copias simples de cinco permisos, identificados como “*ANEXO ÚNICO*” al escrito de manifestaciones presentado por WINJET; el veintidós de marzo de dos mil veintiuno con la finalidad de acreditar: “[...] *la calidad de [WINJET como] prestador del SERVICIO RELEVANTE COZUMEL*”, de los cuales se advierte:

**4.3.12.1.** El permiso número 17/2018, de treinta de mayo de dos mil dieciocho, con vigencia de seis años, expedido por la DGMM de la SCT [ahora SEMAR] a favor de “*Golfo Transportación S.A. de C.V.*”, para prestar el STMP con la embarcación denominada “*ISLA MUJERES*”, en la RUTA COZUMEL.

**4.3.12.2.** El permiso número 13/2018, de veintitrés de mayo de dos mil dieciocho, con vigencia de seis años, expedido por la DGMM de la SCT a favor de “*Golfo Transportación S.A. de C. V.*”, para prestar el STMP con la embarcación denominada “*MÉXICO*”, en la RUTA COZUMEL.

**4.3.12.3.** El permiso número 14/2018, de veintitrés de mayo de dos mil dieciocho, con vigencia de seis años, expedido por la DGMM de la SCT a favor de “*Golfo Transportación S.A. de C. V.*”, para prestar el STMP con la embarcación denominada “*MÉXICO III*”, en la RUTA COZUMEL.

**4.3.12.4.** El permiso número 15/2018, de veintitrés de mayo de dos mil dieciocho, con vigencia de seis años, expedido por la DGMM de la SCT a favor de “*Golfo Transportación S.A. de C. V.*”, para prestar el STMP con la embarcación denominada “*MÉXICO IV*”, en la RUTA COZUMEL.

**4.3.12.5.** El permiso número 16/2018, de veintitrés de mayo de dos mil dieciocho, con vigencia de seis años, expedido por la DGMM de la SCT a favor de “*Golfo Transportación S.A. de C. V.*”, para prestar el STMP con la embarcación denominada “*MÉXICO V*”, en la RUTA COZUMEL.

Al respecto, se advierte que la información presentada en los numerales **4.12.1., 4.12.2., 4.12.3., 4.12.4, 4.12.5.** ya obraban en el EXPEDIENTE y fueron valorados en el numeral **4.2.7.1.8 .**

Dichos documentos tienen el valor probatorio que la normativa otorga a los **elementos aportados por la ciencia**, lo que implica que su valor probatorio queda al prudente arbitrio de la autoridad, al tratarse de elementos que además de ser atribuible a WINJET pueden ser consultados con posterioridad, por lo que dichos elementos alcanzan para probar que WINJET cuenta con cinco permisos para prestar el STMP en la RUTA COZUMEL, no obstante resultan insuficientes para acreditar la calidad con la que presta el servicio, ya que en dichos documentos no se establece nada al respecto.





Dichos documentos solo sirven para acreditar que WINJET cuenta con cinco permisos para operar embarcaciones en Cozumel, Quintana Roo y, por lo tanto, es participante del MR COZUMEL.

**4.3.13. Presuncional legal y humana** señalada en el ESCRITO DE MANIFESTACIONES WINJET, identificada con el numeral 6.2., dentro del apartado “VI. Pruebas”, ofrecida “[e]n todo lo que favorezca a los intereses de mi representada, al interés público y al interés colectivo de los usuarios del STMP en los MERCADOS RELEVANTES en México, cuyos derechos e intereses están en juego en este procedimiento”.

Dicha prueba únicamente tiene el alcance de probar de manera adminiculada lo señalado al analizarse cada una de las pruebas que ya fueron relacionadas en la presente resolución. Lo anterior, toda vez que dichos medios de convicción no tienen entidad propia, sino que dependen de las demás pruebas que ya obran en el EXPEDIENTE, en el caso que nos ocupa, no se trata de un procedimiento inculminatorio por lo que no se advierten elementos que favorezcan los intereses de WINJET, sin embargo todos los elementos que obran en el EXPEDIENTE son analizados con la finalidad de determinar la existencia (o falta de) de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES, a fin de que la autoridad reguladora, de ser el caso, actúe dentro de sus facultades para fijar las bases de la regulación que corresponda a fin de favorecer el interés público e interés colectivo de los usuarios del STMP en los MERCADOS RELEVANTES.

#### 4.4. Hechos notorios

- 4.4.1** la página web de NAVEGANTO disponible a través del URL <https://naviganto.mx/> en la que se advierte que NAVEGANTO informa a sus usuarios que suspenderá el STMP de ferri por mantenimiento general, para mayor referencia señala: “Para mejorar y perfeccionar nuestro servicio, a partir de este domingo 16 suspenderemos nuestra ruta [...]”.
- 4.4.2.** la página de facebook de NAVEGANTO disponible a través del URL <https://www.facebook.com/533627813668048/posts/1210338749330281/> en la que se observa una publicación de NAVEGANTO del catorce de agosto de dos mil veinte, en la que informa a sus usuarios que suspenderá el STMP de ferri. Para mayor referencia la publicación señala: “**AVISO IMPORTANTE!** - - - - Para mejorar y perfeccionar nuestro servicio, a partir de este domingo 16 suspenderemos nuestra ruta, debido a que daremos inicio a nuestro plan de mantenimiento general, por lo tanto reactivaremos los cruces hasta nuevo aviso. - - - - Gracias por tu preferencia, apreciamos tu comprensión”.
- 4.4.3.** la página web del periódico digital “PorEsto!”, en nota con el título “Naviera Naveganto hace su último viaje a Isla Mujeres” (visible en <https://www.poresto.net/quintana-roo/2020/8/16/naviera-naveganto-hace-su-ultimo-viaje-isla-mujeres-5883.html>), publicada el domingo dieciséis de agosto de dos mil veinte se precisa que: “La naviera Naveganto se retiró de la ruta Puerto Juárez-Isla Mujeres la tarde de este sábado por presunta quiebra ante la poca gente que movilizó durante esta pandemia [...]”.



De la administración de los establecido en los numerales 4.2.1, 4.4.1, 4.4.2 y 4.4.3 se concluye que NAVEGANTO suspendió el STMP en la RUTA PUERTO JUÁREZ a partir del domingo dieciséis de agosto de dos mil veinte por cuestiones de mantenimiento.

- 4.4.4. la página web de la empresa *Cancun Airplane Tours* (visible en <https://cancunairplanetours.com/mx/renta-aviones-horas/>) de la que se advirtió que un vuelo chárter en avión privado, saliendo de Cancún, Playa del Carmen o Cozumel, en una avioneta con capacidad para ocho pasajeros tiene un costo aproximado de \$88,755.66 (ochenta y ocho mil setecientos cincuenta y cinco pesos 66/100 M.N.) por hora y lo más económico es el helicóptero para tres personas por un monto de \$28,371.72 (veintiocho mil trescientos setenta y un pesos 72/100 M.N.).
- 4.4.5. la página web de la empresa *Mexican Caribbean* (visible en <https://www.mexicancaribbean.com/espanol/cozumel/taxi-aereo/>) de la que se advirtió que se puede rentar la aeronave completa con capacidad de cuatro a seis personas que tiene un costo de \$15,210.00 (quince mil doscientos diez pesos 00/100 M.N.); y que en Quintana Roo se localiza un aeropuerto para avionetas pequeñas y medianas y que no hay vuelos comerciales desde Playa del Carmen, solo avionetas privadas para vuelos cortos.



- 4.4.6. la página web de la empresa *The Yacht Experiences* (visible en [https://theyachtexperiences.com/es/?utm\\_term=renta%20yates%20de%20lujo&utm\\_campaign=Rentas%20Yates%20%7C%20MX%7C%20ES&utm\\_source=adwords&utm\\_medium=ppc&hsa\\_acc=2050006888&hsa\\_cam=11826774665&hsa\\_grp=114467874389&hsa\\_ad=485749405423&hsa\\_src=g&hsa\\_tgt=kwd-1041530977582&hsa\\_kw=renta%20yates%20de%20lujo&hsa\\_mt=b&hsa\\_net=adwords&hsa\\_ver=3&gclid=Cj0KCQiA15yNBhDTARIsAGnwe0WISKrFhhQXXeHmbJvGWR0YM-X10CkDjBpUsZ6vY0ATW06zsIRbJXoaAq9GEALw\\_wcB](https://theyachtexperiences.com/es/?utm_term=renta%20yates%20de%20lujo&utm_campaign=Rentas%20Yates%20%7C%20MX%7C%20ES&utm_source=adwords&utm_medium=ppc&hsa_acc=2050006888&hsa_cam=11826774665&hsa_grp=114467874389&hsa_ad=485749405423&hsa_src=g&hsa_tgt=kwd-1041530977582&hsa_kw=renta%20yates%20de%20lujo&hsa_mt=b&hsa_net=adwords&hsa_ver=3&gclid=Cj0KCQiA15yNBhDTARIsAGnwe0WISKrFhhQXXeHmbJvGWR0YM-X10CkDjBpUsZ6vY0ATW06zsIRbJXoaAq9GEALw_wcB)) del cual se observó que en la Riviera Maya se puede rentar una embarcación con capacidad para diez personas por un costo aproximado de \$53,724.00 (cincuenta y tres mil setecientos cuarenta y dos pesos 00/100 M.N.) el cual incluye servicio de alimentos y bebidas, y alguna experiencia turística.
- 4.4.7. la página web de la empresa *Isla Pasión Sun & Fun* (visible en <https://islapasion.com.mx/es/home-tours/tour-isla-pasion-luxury-yacht-cozumel/>) la cual ofrece un tour en yate de Cozumel a Isla Pasión con un costo de \$30,180.00 (treinta mil ciento ochenta pesos 00/100 M.N.) el cual incluye servicio de alimentos y bebidas, y alguna experiencia turística.
- 4.4.8. la página web de Google Maps (visible en <https://www.google.com.mx/maps>) la cual permite calcular distancia de un lugar a otro y tiempo de recorrido en bicicleta, caminando y en automóvil.
- 4.4.9. una página web con información sobre Playa del Carmen (visible en <https://amoplayadelcarmen.info/aeropuerto-nacional-playa-del-carmen/>) de la cual se advierte que en Playa del Carmen solo existe un aeropuerto muy pequeño que se utiliza para tráfico aéreo nacional. Cuenta con doscientas treinta hectáreas, su plataforma de aeronaves para la aviación comercial es de trece mil ciento cuarenta metros cuadrados y su pista de aterrizaje cuenta con una longitud de 2.2. (dos punto dos) kilómetros apta para aeronaves pequeñas.
- 4.4.10. la página web del Gobierno de México (visible en <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/1-quienes-somos/15-aeropuertos-talleres-normas-y-certificacion/aeropuertos/base-de-datos-de-aerodromos-y-helipuertos/>) en el que se encuentra una base de datos que contiene un listado de aeródromos y helipuertos del que se advierten que en Quintana Roo existen cuatro helipuertos y siete aeródromos vigentes y todos son de servicio particular.
- 4.4.11. la página web de TRANSCARIBE (visible en <https://transcaribe.net/tarifas/>) de la que se obtuvieron las tarifas y horarios del SERVICIO DE TRANSBORDADOR vigentes al diez de diciembre de dos mil veintiuno.



COFEEC - Comisión Federal de Competencia Económica

transcribe.net/horarios/

DOMINGO

| Calica | Cozumel |
|--------|---------|
| 11:00  | 17:00   |
| 19:00  | 21:00   |

LUNES, MARTES, MIERCOLES, JUEVES, SABADO

| Calica | Cozumel |
|--------|---------|
| 04:00  | 09:00   |
| 14:00  | 17:00   |

VIERNES

| Calica | Cozumel |
|--------|---------|
| 04:00  | 09:00   |
| 11:00  | 16:00   |
| 13:00  | 20:00   |

Horarios exclusivos para carga negra

Todos nuestros horarios están sujetos a cambios sin previo aviso

transcribe.net/tarifas/

| NIVEL | TIPO DE UNIDAD   | LMPT | LMM | VIAJE SENCILLO |
|-------|--|------|-----|----------------|
| 1     | Estaciones fijas y unidades en rampas (1/2/3/4/5/6/7/8/9/10/11/12/13/14/15/16/17/18/19/20/21/22/23/24/25/26/27/28/29/30/31/32/33/34/35/36/37/38/39/40/41/42/43/44/45/46/47/48/49/50/51/52/53/54/55/56/57/58/59/60/61/62/63/64/65/66/67/68/69/70/71/72/73/74/75/76/77/78/79/80/81/82/83/84/85/86/87/88/89/90/91/92/93/94/95/96/97/98/99/100/101/102/103/104/105/106/107/108/109/110/111/112/113/114/115/116/117/118/119/120/121/122/123/124/125/126/127/128/129/130/131/132/133/134/135/136/137/138/139/140/141/142/143/144/145/146/147/148/149/150/151/152/153/154/155/156/157/158/159/160/161/162/163/164/165/166/167/168/169/170/171/172/173/174/175/176/177/178/179/180/181/182/183/184/185/186/187/188/189/190/191/192/193/194/195/196/197/198/199/200/201/202/203/204/205/206/207/208/209/210/211/212/213/214/215/216/217/218/219/220/221/222/223/224/225/226/227/228/229/230/231/232/233/234/235/236/237/238/239/240/241/242/243/244/245/246/247/248/249/250/251/252/253/254/255/256/257/258/259/260/261/262/263/264/265/266/267/268/269/270/271/272/273/274/275/276/277/278/279/280/281/282/283/284/285/286/287/288/289/290/291/292/293/294/295/296/297/298/299/300/301/302/303/304/305/306/307/308/309/310/311/312/313/314/315/316/317/318/319/320/321/322/323/324/325/326/327/328/329/330/331/332/333/334/335/336/337/338/339/340/341/342/343/344/345/346/347/348/349/350/351/352/353/354/355/356/357/358/359/360/361/362/363/364/365/366/367/368/369/370/371/372/373/374/375/376/377/378/379/380/381/382/383/384/385/386/387/388/389/390/391/392/393/394/395/396/397/398/399/400/401/402/403/404/405/406/407/408/409/410/411/412/413/414/415/416/417/418/419/420/421/422/423/424/425/426/427/428/429/430/431/432/433/434/435/436/437/438/439/440/441/442/443/444/445/446/447/448/449/450/451/452/453/454/455/456/457/458/459/460/461/462/463/464/465/466/467/468/469/470/471/472/473/474/475/476/477/478/479/480/481/482/483/484/485/486/487/488/489/490/491/492/493/494/495/496/497/498/499/500/501/502/503/504/505/506/507/508/509/510/511/512/513/514/515/516/517/518/519/520/521/522/523/524/525/526/527/528/529/530/531/532/533/534/535/536/537/538/539/540/541/542/543/544/545/546/547/548/549/550/551/552/553/554/555/556/557/558/559/560/561/562/563/564/565/566/567/568/569/570/571/572/573/574/575/576/577/578/579/580/581/582/583/584/585/586/587/588/589/590/591/592/593/594/595/596/597/598/599/600/601/602/603/604/605/606/607/608/609/610/611/612/613/614/615/616/617/618/619/620/621/622/623/624/625/626/627/628/629/630/631/632/633/634/635/636/637/638/639/640/641/642/643/644/645/646/647/648/649/650/651/652/653/654/655/656/657/658/659/660/661/662/663/664/665/666/667/668/669/670/671/672/673/674/675/676/677/678/679/680/681/682/683/684/685/686/687/688/689/690/691/692/693/694/695/696/697/698/699/700/701/702/703/704/705/706/707/708/709/710/711/712/713/714/715/716/717/718/719/720/721/722/723/724/725/726/727/728/729/730/731/732/733/734/735/736/737/738/739/740/741/742/743/744/745/746/747/748/749/750/751/752/753/754/755/756/757/758/759/760/761/762/763/764/765/766/767/768/769/770/771/772/773/774/775/776/777/778/779/780/781/782/783/784/785/786/787/788/789/790/791/792/793/794/795/796/797/798/799/800/801/802/803/804/805/806/807/808/809/810/811/812/813/814/815/816/817/818/819/820/821/822/823/824/825/826/827/828/829/830/831/832/833/834/835/836/837/838/839/840/841/842/843/844/845/846/847/848/849/850/851/852/853/854/855/856/857/858/859/860/861/862/863/864/865/866/867/868/869/870/871/872/873/874/875/876/877/878/879/880/881/882/883/884/885/886/887/888/889/890/891/892/893/894/895/896/897/898/899/900/901/902/903/904/905/906/907/908/909/910/911/912/913/914/915/916/917/918/919/920/921/922/923/924/925/926/927/928/929/930/931/932/933/934/935/936/937/938/939/940/941/942/943/944/945/946/947/948/949/950/951/952/953/954/955/956/957/958/959/960/961/962/963/964/965/966/967/968/969/970/971/972/973/974/975/976/977/978/979/980/981/982/983/984/985/986/987/988/989/990/991/992/993/994/995/996/997/998/999/1000/1001/1002/1003/1004/1005/1006/1007/1008/1009/1010/1011/1012/1013/1014/1015/1016/1017/1018/1019/1020/1021/1022/1023/1024/1025/1026/1027/1028/1029/1030/1031/1032/1033/1034/1035/1036/1037/1038/1039/1040/1041/1042/1043/1044/1045/1046/1047/1048/1049/1050/1051/1052/1053/1054/1055/1056/1057/1058/1059/1060/1061/1062/1063/1064/1065/1066/1067/1068/1069/1070/1071/1072/1073/1074/1075/1076/1077/1078/1079/1080/1081/1082/1083/1084/1085/1086/1087/1088/1089/1090/1091/1092/1093/1094/1095/1096/1097/1098/1099/1100/1101/1102/1103/1104/1105/1106/1107/1108/1109/1110/1111/1112/1113/1114/1115/1116/1117/1118/1119/1120/1121/1122/1123/1124/1125/1126/1127/1128/1129/1130/1131/1132/1133/1134/1135/1136/1137/1138/1139/1140/1141/1142/1143/1144/1145/1146/1147/1148/1149/1150/1151/1152/1153/1154/1155/1156/1157/1158/1159/1160/1161/1162/1163/1164/1165/1166/1167/1168/1169/1170/1171/1172/1173/1174/1175/1176/1177/1178/1179/1180/1181/1182/1183/1184/1185/1186/1187/1188/1189/1190/1191/1192/1193/1194/1195/1196/1197/1198/1199/1200/1201/1202/1203/1204/1205/1206/1207/1208/1209/1210/1211/1212/1213/1214/1215/1216/1217/1218/1219/1220/1221/1222/1223/1224/1225/1226/1227/1228/1229/1230/1231/1232/1233/1234/1235/1236/1237/1238/1239/1240/1241/1242/1243/1244/1245/1246/1247/1248/1249/1250/1251/1252/1253/1254/1255/1256/1257/1258/1259/1260/1261/1262/1263/1264/1265/1266/1267/1268/1269/1270/1271/1272/1273/1274/1275/1276/1277/1278/1279/1280/1281/1282/1283/1284/1285/1286/1287/1288/1289/1290/1291/1292/1293/1294/1295/1296/1297/1298/1299/1300/1301/1302/1303/1304/1305/1306/1307/1308/1309/1310/1311/1312/1313/1314/1315/1316/1317/1318/1319/1320/1321/1322/1323/1324/1325/1326/1327/1328/1329/1330/1331/1332/1333/1334/1335/1336/1337/1338/1339/1340/1341/1342/1343/1344/1345/1346/1347/1348/1349/1350/1351/1352/1353/1354/1355/1356/1357/1358/1359/1360/1361/1362/1363/1364/1365/1366/1367/1368/1369/1370/1371/1372/1373/1374/1375/1376/1377/1378/1379/1380/1381/1382/1383/1384/1385/1386/1387/1388/1389/1390/1391/1392/1393/1394/1395/1396/1397/1398/1399/1400/1401/1402/1403/1404/1405/1406/1407/1408/1409/1410/1411/1412/1413/1414/1415/1416/1417/1418/1419/1420/1421/1422/1423/1424/1425/1426/1427/1428/1429/1430/1431/1432/1433/1434/1435/1436/1437/1438/1439/1440/1441/1442/1443/1444/1445/1446/1447/1448/1449/1450/1451/1452/1453/1454/1455/1456/1457/1458/1459/1460/1461/1462/1463/1464/1465/1466/1467/1468/1469/1470/1471/1472/1473/1474/1475/1476/1477/1478/1479/1480/1481/1482/1483/1484/1485/1486/1487/1488/1489/1490/1491/1492/1493/1494/1495/1496/1497/1498/1499/1500/1501/1502/1503/1504/1505/1506/1507/1508/1509/1510/1511/1512/1513/1514/1515/1516/1517/1518/1519/1520/1521/1522/1523/1524/1525/1526/1527/1528/1529/1530/1531/1532/1533/1534/1535/1536/1537/1538/1539/1540/1541/1542/1543/1544/1545/1546/1547/1548/1549/1550/1551/1552/1553/1554/1555/1556/1557/1558/1559/1560/1561/1562/1563/1564/1565/1566/1567/1568/1569/1570/1571/1572/1573/1574/1575/1576/1577/1578/1579/1580/1581/1582/1583/1584/1585/1586/1587/1588/1589/1590/1591/1592/1593/1594/1595/1596/1597/1598/1599/1600/1601/1602/1603/1604/1605/1606/1607/1608/1609/1610/1611/1612/1613/1614/1615/1616/1617/1618/1619/1620/1621/1622/1623/1624/1625/1626/1627/1628/1629/1630/1631/1632/1633/1634/1635/1636/1637/1638/1639/1640/1641/1642/1643/1644/1645/1646/1647/1648/1649/1650/1651/1652/1653/1654/1655/1656/1657/1658/1659/1660/1661/1662/1663/1664/1665/1666/1667/1668/1669/1670/1671/1672/1673/1674/1675/1676/1677/1678/1679/1680/1681/1682/1683/1684/1685/1686/1687/1688/1689/1690/1691/1692/1693/1694/1695/1696/1697/1698/1699/1700/1701/1702/1703/1704/1705/1706/1707/1708/1709/1710/1711/1712/1713/1714/1715/1716/1717/1718/1719/1720/1721/1722/1723/1724/1725/1726/1727/1728/1729/1730/1731/1732/1733/1734/1735/1736/1737/1738/1739/1740/1741/1742/1743/1744/1745/1746/1747/1748/1749/1750/1751/1752/1753/1754/1755/1756/1757/1758/1759/1760/1761/1762/1763/1764/1765/1766/1767/1768/1769/1770/1771/1772/1773/1774/1775/1776/1777/1778/1779/1780/1781/1782/1783/1784/1785/1786/1787/1788/1789/1790/1791/1792/1793/1794/1795/1796/1797/1798/1799/1800/1801/1802/1803/1804/1805/1806/1807/1808/1809/1810/1811/1812/1813/1814/1815/1816/1817/1818/1819/1820/1821/1822/1823/1824/1825/1826/1827/1828/1829/1830/1831/1832/1833/1834/1835/1836/1837/1838/1839/1840/1841/1842/1843/1844/1845/1846/1847/1848/1849/1850/1851/1852/1853/1854/1855/1856/1857/1858/1859/1860/1861/1862/1863/1864/1865/1866/1867/1868/1869/1870/1871/1872/1873/1874/1875/1876/1877/1878/1879/1880/1881/1882/1883/1884/1885/1886/1887/1888/1889/1890/1891/1892/1893/1894/1895/1896/1897/1898/1899/1900/1901/1902/1903/1904/1905/1906/1907/1908/1909/1910/1911/1912/1913/1914/1915/1916/1917/1918/1919/1920/1921/1922/1923/1924/1925/1926/1927/1928/1929/1930/1931/1932/1933/1934/1935/1936/1937/1938/1939/1940/1941/1942/1943/1944/1945/1946/1947/1948/1949/1950/1951/1952/1953/1954/1955/1956/1957/1958/1959/1960/1961/1962/1963/1964/1965/1966/1967/1968/1969/1970/1971/1972/1973/1974/1975/1976/1977/1978/1979/1980/1981/1982/1983/1984/1985/1986/1987/1988/1989/1990/1991/1992/1993/1994/1995/1996/1997/1998/1999/2000/2001/2002/2003/2004/2005/2006/2007/2008/2009/2010/2011/2012/2013/2014/2015/2016/2017/2018/2019/2020/2021/2022/2023/2024/2025/2026/2027/2028/2029/2030/2031/2032/2033/2034/2035/2036/2037/2038/2039/2040/2041/2042/2043/2044/2045/2046/2047/2048/2049/2050/2051/2052/2053/2054/2055/2056/2057/2058/2059/2060/2061/2062/2063/2064/2065/2066/2067/2068/2069/2070/2071/2072/2073/2074/2075/2076/2077/2078/2079/2080/2081/2082/2083/2084/2085/2086/2087/2088/2089/2090/2091/2092/2093/2094/2095/2096/2097/2098/2099/2100/2101/2102/2103/2104/2105/2106/2107/2108/2109/2110/2111/2112/2113/2114/2115/2116/2117/2118/2119/2120/2121/2122/2123/2124/2125/2126/2127/2128/2129/2130/2131/2132/2133/2134/2135/2136/2137/2138/2139/2140/2141/2142/2143/2144/2145/2146/2147/2148/2149/2150/2151/2152/2153/2154/2155/2156/2157/2158/2159/2160/2161/2162/2163/2164/2165/2166/2167/2168/2169/2170/2171/2172/2173/2174/2175/2176/2177/2178/2179/2180/2181/2182/2183/2184/2185/2186/2187/2188/2189/2190/2191/2192/2193/2194/2195/2196/2197/2198/2199/2200/2201/2202/2203/2204/2205/2206/2207/2208/2209/2210/2211/2212/2213/2214/2215/2216/2217/2218/2219/2220/2221/2222/2223/2224/2225/2226/2227/2228/2229/2230/2231/2232/2233/2234/2235/2236/2237/2238/2239/2240/2241/2242/2243/2244/2245/2246/2247/2248/2249/2250/2251/2252/2253/2254/2255/2256/2257/2258/2259/2260/2261/2262/2263/2264/2265/2266/2267/2268/2269/2270/2271/2272/2273/2274/2275/2276/2277/2278/2279/2280/2281/2282/2283/2284/2285/2286/2287/2288/2289/2290/2291/2292/2293/2294/2295/2296/2297/2298/2299/2300/2301/2302/2303/2304/2305/2306/2307/2308/2309/2310/2311/2312/2313/2314/2315/2316/2317/2318/2319/2320/2321/2322/2323/2324/2325/2326/2327/2328/2329/2330/2331/2332/2333/2334/2335/2336/2337/2338/2339/2340/2341/2342/2343/2344/2345/2346/2347/2348/2349/2350/2351/2352/2353/2354/2355/2356/2357/2358/2359/2360/2361/2362/2363/2364/2365/2366/2367/2368/2369/2370/2371/2372/2373/2374/2375/2376/2377/2378/2379/2380/2381/2382/2383/2384/2385/2386/2387/2388/2389/2390/2391/2392/2393/2394/2395/2396/2397/2398/2399/2400/2401/2402/2403/2404/2405/2406/2407/2408/2409/2410/2411/2412/2413/2414/2415/2416/2417/2418/2419/2420/2421/2422/2423/2424/2425/2426/2427/2428/2429/2430/2431/2432/2433/2434/2435/2436/2437/2438/2439/2440/2441/2442/2443/2444/2445/2446/2447/2448/2449/2450/2451/2452/2453/2454/2455/2456/2457/2458/2459/2460/2461/2462/2463/2464/2465/2466/2467/2468/2469/2470/2471/2472/2473/2474/2475/2476/2477/2478/2479/2480/2481/2482/2483/2484/2485/2486/2487/2488/2489/2490/2491/2492/2493/2494/2495/2496/2497/2498/2499/2500/2501/2502/2503/2504/2505/2506/2507/2508/2509/2510/2511/2512/2513/2514/2515/2516/2517/2518/2519/2520/2521/2522/2523/2524/2525/2526/2527/2528/2529/2530/2531/2532/2533/2534/2535/2536/2537/2538/2539/2540/2541/2542/2543/2544/2545/2546/2547/2548/2549/2550/ |      |     |                |



COFECE - Comisión Federal de Competencia Económica

ultramarcas.com/ruta-calica-cozumel/

**ULTRAMAR** **CARGA**

Ruta Punta Venado, Calica - Cozumel

Ruta Punta Sam - Isla Mujeres

Como llegar

Facturación

Beneficios

**HORARIOS RUTA PUNTA VENADO, CALICA - COZUMEL**

Salidas desde Punta Venado, Calica ▼

| Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | Domingo |
|-------|--------|-----------|--------|---------|--------|---------|
| *6:00 | *6:00  | *6:00     | *6:00  | *6:00   | *6:00  | *8:30   |
| 16:00 | 16:00  | 16:00     | 16:00  | 16:00   | 16:00  | 17:15   |
|       |        |           |        |         |        | 20:30   |

Salidas desde Cozumel ▼

| Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | Domingo |
|-------|--------|-----------|--------|---------|--------|---------|
| 12:30 | 12:30  | 12:30     | 12:30  | 12:30   | 12:30  | 14:30   |
| 21:30 | 21:30  | 21:30     | 21:30  | 18:30   | 21:30  | 20:00   |
|       |        |           |        | 23:30   |        |         |

\*Salidas exclusivas de Carga Negra. En este horario, NO se permite el viaje de vehículos familiares.

**TARIFAS RUTA PUNTA VENADO, CALICA - COZUMEL ▼**

| Nivel | Descripción  | Peso | Largo | Precio |
|-------|--|------|-------|--------|
| 1     | Auto compacto, familiar, camioneta y PICK UP Sin carga |      | 4m    | \$650  |

COFECE - Comisión Federal de Competencia Económica

ultramarcas.com/ruta-calica-cozumel/

**TARIFAS RUTA PUNTA VENADO, CALICA - COZUMEL ▼**

| Nivel | Descripción   | Peso      | Largo | Precio   |
|-------|---|-----------|-------|----------|
| 1     | Auto compacto, familiar, camioneta y PICK UP Sin carga      |           | 4m    | \$650    |
| 2     | Camioneta uso comercial (Estaquitas, doble cabina) Suburban | 1 TON     | 6m    | \$1,860  |
| 3     | Vehículo de carga (Camión, vanettes uso pesado)             | 3 TON     | 6.5m  | \$2,160  |
| 4     | Rabón - Autobús pequeño                                     | 10 TON    | 9m    | \$4,280  |
| 5     | Tortón - Tandem - Autobús                                   | 15 TON    | 11m   | \$5,130  |
| 6     | Tráiler corto - Mudanza - 4 ejes                            | 20 TON    | 15m   | \$6,600  |
| 7     | Tráiler con caja de 40 pies                                 | 30 TON    | 17.5m | \$9,680  |
| 8     | Tráiler con caja de 45 pies                                 | 35 TON    | 18.8m | \$10,870 |
| 9     | Tráiler con caja de 45 pies - 6 ejes                        | 38 TON    | 20m   | \$14,310 |
| 10    | Pipas de Gas y Combustible 45 pies                          | 40 TON    | 18.8m | \$12,910 |
| 11    | Full (Doble semi remolque)                                  | 50 TON    | 25m   | \$16,970 |
| 12    | Full (Doble semi remolque) Combustible                      | 60 TON    | 28m   | \$21,950 |
| 13    | Full Extra Largo  | 50 TON    | 29m   | \$19,800 |
| 14    | Tráiler Extra Largo   | 30 TON    | 25m   | \$17,720 |
| 15    | Motocicleta con conductor                                   | 1 Pz      |       | \$200    |
| 16    | Bicicleta con conductor                                     | 1 Pz      |       | \$80     |
| 17    | Pasajero Adicional Adulto                                   | 1 PERSONA |       | \$60     |
| 18    | Pasajero Adicional, Menor a partir de los 12 años           | 1 PERSONA |       | \$50     |
| 19    | Metro Adicional   | 1 METRO   |       | \$400    |
| 20    | Tonelada Adicional  | 1 TON     |       | \$498    |



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

COFEE - Comisión Federal de... Intranet - Inicio Ruta Punta Sam - Isla Mujeres

ultramarcarga.com/ruta-punta-sam-isa-mujeres/

ULTRAMARCA

### HORARIOS RUTA PUNTA SAM - ISLA MUJERES

Salidas desde Punta Sam

| Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | Domingo |
|-------|--------|-----------|--------|---------|--------|---------|
| 7:00  | 7:00   | 7:00      | 7:00   | 7:00    | 7:00   | 10:00   |
| 10:30 | 10:30  | 10:30     | 10:30  | 10:30   | 11:30  | 12:30   |
| 14:00 | 14:00  | 14:00     | 14:00  | 14:00   | 16:00  | 16:30   |
| 17:30 | 17:30  | 17:30     | 17:30  | 17:30   |        |         |

Salidas desde Isla Mujeres

| Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | Domingo |
|-------|--------|-----------|--------|---------|--------|---------|
| 9:00  | 9:00   | 9:00      | 9:00   | 9:00    | 9:30   | 11:00   |
| 12:00 | 12:00  | 12:00     | 12:00  | 12:00   | 14:30  | 15:30   |
| 15:30 | 15:30  | 15:30     | 15:30  | 15:30   | 18:00  | 18:30   |
| 19:00 | 19:00  | 19:00     | 19:00  | 19:00   |        |         |

\*Horarios sujetos a cambio sin previo aviso.

### TARIFAS RUTA PUNTA SAM - ISLA MUJERES

| Nivel | Descripción  | Capacidad | Largo | Tarifa  |
|-------|--|-----------|-------|---------|
| 1     | Auto familiar, incluyendo conductor  |           | 6m    | \$400   |
| 2     | Suburban, Camioneta uso comercial (pick-up con carga, estaquitas) Kangoo, Partner, Caddy | 1 TON     | 6m    | \$500   |
| 3     | Vehículo de carga (Camión, vanette uso pesado)   | 3 TON     | 6.5m  | \$1,190 |
| 4     | Rabón - Volquete   | 10 TON    | 9m    | \$1,840 |
| 5     | Tortón - Tandem - Autobus  | 15 TON    | 11m   | \$2,050 |

Escribe aquí para buscar

COFEE - Comisión Federal de... Intranet - Inicio Ruta Punta Sam - Isla Mujeres

ultramarcarga.com/ruta-punta-sam-isa-mujeres/

### TARIFAS RUTA PUNTA SAM - ISLA MUJERES

| Nivel | Descripción  | Capacidad | Largo | Tarifa  |
|-------|--|-----------|-------|---------|
| 1     | Auto familiar, incluyendo conductor  |           | 6m    | \$400   |
| 2     | Suburban, Camioneta uso comercial (pick-up con carga, estaquitas) Kangoo, Partner, Caddy | 1 TON     | 6m    | \$500   |
| 3     | Vehículo de carga (Camión, vanette uso pesado)   | 3 TON     | 6.5m  | \$1,190 |
| 4     | Rabón - Volquete   | 10 TON    | 9m    | \$1,840 |
| 5     | Tortón - Tandem - Autobus  | 15 TON    | 11m   | \$2,050 |
| 6     | Taller corto - Muebles - 4 ejes  | 20 TON    | 15m   | \$2,750 |
| 7     | Taller con caja de 40 pies   | 30 TON    | 17.5m | \$3,000 |
| 8     | Taller con caja de 45 pies   | 35 TON    | 18m   | \$3,600 |
| 9     | Taller con caja de 48 pies   | 38 TON    | 20m   | \$3,900 |
| 10    | Pipa de Gas  | 40 TON    | 18.5m | \$4,150 |
| 11    | Pipa de Combustible  | 50 TON    | 20m   | \$5,950 |
| 12    | Pul (Cone Semi Remolque)   | 50 TON    | 25m   | \$6,740 |
| 13    | Pul (Cone semi remolque) combustible   | 60 TON    | 25m   | \$7,410 |
| 14    | Pul Extra Largo  | 50 TON    | 28m   | \$8,180 |
| 15    | Taller Lufa Largo  | 50 TON    | 25m   | \$9,970 |
| 16    | Motorcicla con conductor   | 1 PZA     |       | \$125   |
| 17    | Bicicleta con conductor  | 1 PZA     |       | \$100   |
| 18    | Pasajero Adulto  | 1 PERSONA |       | \$170   |
| 19    | Pasajero Niño 3 a 9 años   | 1 PERSONA |       | \$100   |
| 20    | Pasajero Adulto Quintaneroense   | 1 PERSONA |       | \$90    |
| 21    | Pasajero Niño 3 a 9 años Quintaneroense  | 1 PERSONA |       | \$50    |
| 22    | Pasajero INAFAM  | 1 PERSONA |       | \$40    |
| 23    | Metro Adicional  | 1 Metro   |       | \$40    |
| 24    | TonELAJ Adicional  | 1 TonELAJ |       | \$400   |

Escribe aquí para buscar



- 4.4.13. la página web de MAGNA (visible en <https://www.ultramarferry.com>) de la que se obtuvieron las tarifas y horarios para la prestación del STMP en ferri en la RUTA COZUMEL, la RUTA ZONA HOTELERA y la RUTA PUERTO JUÁREZ vigentes al diez de diciembre de dos mil veintiuno.

The screenshot displays the Ultramar website interface. The main navigation bar includes 'Facturación', 'Compra de Boletos', 'ULTRA PLAN', 'ULTRA PASS', and 'MXN'. Below this, there are links for 'LOGIN Miembros', 'Paquetes', 'Rutas y Horarios', and 'Tarifas'. The 'Compra de Boletos' section is active, showing a search for 'COZUMEL' with options for 'Ida y Vuelta' and '1 Persona'. The 'Boleto abierto' option is selected. The 'FECHA' section prompts the user to 'Elige una fecha'. Below this, a message states: 'Tu boleto es válido por 6 meses, en cualquier día y hora de la ruta elegida'. The 'Rutas y Horarios' section displays two columns of schedules for December. The left column is for 'Ruta Cozumel - Playa del Carmen' and the right column is for 'Cozumel - Playa del Carmen Route'. Both columns show departure times from Playa del Carmen and Cozumel. A yellow banner at the bottom states: 'Operamos DIARIAMENTE, alternando los horarios cada día en esta ruta.' and 'We are running DAILY, alternating departure times every other'.

| DICIEMBRE • DICIEMBRE                              |              | DICIEMBRE • DICIEMBRE                             |              |
|--|--------------|---|--------------|
| 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 26, 28, 30 |              | 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 27, 29 |              |
| Desde • From                                       | Desde • From | Desde • From                                      | Desde • From |
| Playa del Carmen                                   | Cozumel      | Playa del Carmen                                  | Cozumel      |
| 9:00 am  | 8:00 am      | 8:00 am   | 7:00 am      |
| 11:00 am   | 10:00 am     | 10:00 am  | 9:00 am      |
| 1:00 pm  | 12:00 pm     | 12:00 pm  | 11:00 am     |
| 3:00 pm  | 2:00 pm      | 2:00 pm   | 1:00 pm      |
| 5:00 pm  | 4:00 pm      | 4:00 pm   | 3:00 pm      |
| 7:00 pm  | 6:00 pm      | 6:00 pm   | 5:00 pm      |
| 9:00 pm  | 8:00 pm      | 8:00 pm   | 7:00 pm      |
|  |              | 10:00 pm  | 9:00 pm      |

**Ruta Cozumel - Playa del Carmen**  
**Cozumel - Playa del Carmen Route**

**Operamos DIARIAMENTE, alternando los horarios cada día en esta ruta.**  
**We are running DAILY, alternating departure times every other**

[espacio en blanco]



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

COFEE - Comisión Federal de Competencia Económica | Intranet - Inicio | Rutas y Horarios y Ultramar

ultramaferry.com/es/rutas-y-horarios

Ruta: 1. Playa del Carmen ↔ Cozumel

**Horarios**

| De Playa del Carmen a Cozumel | De Cozumel a Playa del Carmen |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 6:00 am                       | 6:00 am                       |
| 7:00 am                       | 7:00 am                       |
| 8:00 am                       | 8:00 am                       |
| 9:00 am                       | 9:00 am                       |
| 10:00 am                      | 10:00 am                      |
| 11:00 am                      | 11:00 am                      |
| 12:00 pm                      | 12:00 pm                      |
| 1:00 pm                       | 1:00 pm                       |
| 2:00 pm                       | 2:00 pm                       |
| 3:00 pm                       | 3:00 pm                       |
| 4:00 pm                       | 4:00 pm                       |
| 5:00 pm                       | 5:00 pm                       |
| 6:00 pm                       | 6:00 pm                       |

**Tarifas**

**Servicio Premium Plus**

**Adulto**  
\$250 MXN \$500 MXN

**Niño**  
\$200 MXN \$400 MXN

**Plan Quintana Roo**

**Adulto**  
\$150 MXN \$300 MXN

**Niño**  
\$100 MXN \$200 MXN

**Primera clase**  
\$310 MXN \$600 MXN

**INAPAM**

**Adulto**  
\$240 MXN \$450 MXN

**Niño**  
\$170 MXN \$345 MXN

**Plan Quintana Roo**

**Adulto**  
\$78 MXN \$155 MXN

**Niño**  
\$46 MXN \$90 MXN

**INAPAM**

**INAPAM Local y Residente**  
\$30 MXN \$60 MXN

**INAPAM Turista**  
\$70 MXN \$140 MXN

**Salidas**

Playa del Carmen  
Terminales Maritimas Aduana  
Bo. Puerto Juárez, Playa del  
Carmen  
Quintana Roo, México

Cozumel  
Terminal Maritima San Miguel  
Bo. Bolon Chiclan, Cozumel  
Quintana Roo, México

**COMO LLEGAR**

**Notas:**

Hora de embarque: 15 minutos antes de embarque. Al embarque, presentar la hora de salida.

La tarifa es válida por 6 meses a partir de la fecha de compra, en cualquier horario y día de la semana.

Los boletines son reembolsables.

**Políticas de menor**

Infancia: 12 meses o menos (Párrafo de embarque)

Menor: 1 año hasta 12 meses de embarque

Adolescente: más de 12 meses, menos de 18 años



COFEEC - Comisión Federal de... Intranet - Inicio Rutas y Horarios - Ultramar

ultramaferry.com/es/rutas-y-horarios

### Cancún - Isla Mujeres

**Ruta** 1.-Cancún, Puerto Juárez ↔ Isla Mujeres

**Ruta** 2.-Cancún, Playa Tortugas ↔ Isla Mujeres

**ZONA HOTELLERA**

| Horarios  |   | Tarifas              |                      | Salidas   |
|---|---|----------------------|----------------------|---|
| De Playa Tortugas a Isla Mujeres  | De Isla Mujeres a Playa Tortugas  | Adulto               | Niño                 |   |
| 9:00 am<br>10:00 am<br>11:00 am<br>12:00 pm<br>1:15 pm<br>2:15 pm<br>3:15 pm<br>4:15 pm | 9:30 am<br>10:30 am<br>11:30 am<br>12:30 pm<br>1:30 pm<br>2:30 pm<br>3:30 pm<br>4:30 pm | \$18 USD<br>\$13 USD | \$25 USD<br>\$18 USD | <p><b>Salidas</b></p> <p>1.-Cancún, Playa Tortugas<br/> Blvd. Kukulkan km 6.5<br/> Zona Hotelera, Cancún<br/> Quintana Roo 77500, México</p> <p>2.-Isla Mujeres,<br/> Terminal Maritima Arroyuelo<br/> Av. Rueda Mágica<br/> Isla Mujeres,<br/> Quintana Roo 77400, México</p> <p><b>COMO LLEGAR</b></p> <p><b>Notas:</b></p> <p>Horario de atención: Del lunes al viernes<br/> entre las 9:00 am y las 5:00 pm<br/> antes de la hora de salida.</p> <p>El boleto es válido por la misma<br/> parte de la fecha de compra, en<br/> cualquier horario y día de salida de<br/> la ruta asignada.</p> <p>Los boletos no son reembolsables.</p> |

**Políticas de menor**

**Ruta** 3.-Cancún, El Embarcadero ↔ Isla Mujeres

**ZONA HOTELLERA**

| Horarios   |  | Tarifas              |                      | Salidas  |
|--|--|----------------------|----------------------|--|
| De El Embarcadero a Isla Mujeres                     | De Isla Mujeres a El Embarcadero                     | Adulto               | Niño                 |  |
| 12:45 am<br>1:30 pm<br>2:30 pm<br>3:30 pm<br>4:30 pm | 1:15 pm<br>12:45 pm<br>1:30 pm<br>2:30 pm<br>3:30 pm | \$18 USD<br>\$13 USD | \$25 USD<br>\$18 USD | <p><b>Salidas</b></p> <p>1.-Cancún, El Embarcadero<br/> Blvd. Kukulkan km 6<br/> Zona Hotelera, Cancún<br/> Quintana Roo 77500, México</p> <p>2.-Isla Mujeres,<br/> Terminal Maritima Arroyuelo<br/> Av. Rueda Mágica<br/> Isla Mujeres,<br/> Quintana Roo 77400, México</p> <p><b>COMO LLEGAR</b></p> |

**Notas:**

Horario de atención

1.-Niños arriba de 1.20 m de estatura, pagan boleto de adulto.

2.-Niños menores a 1 año, no pagan boleto (requieren boleto de asistencia).

El boleto de asistencia a través de la aplicación móvil tiene 75% de descuento del precio.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

The screenshot displays the Ultramar Ferry website interface. The browser address bar shows 'ultramarferry.com/es/rutas-y-horarios'. The page title is 'Rutas y Horarios - Ultramar'. The main content area is divided into three columns: 'Ruta', 'Horarios', and 'Tarifas'. The 'Ruta' column shows a route from 'Cancun, Playa Caracol' to 'Isla Mujeres'. The 'Horarios' column lists departure times from Playa Caracol to Isla Mujeres and vice versa. The 'Tarifas' column shows fares for adults and children. The 'Salidas' column lists departure points and times. The 'ZONA HOTELERA' button is visible. The 'COMO LLEGAR' section provides instructions on how to reach the ferry terminal. The 'Políticas de menor' section lists policies for minors. The Windows taskbar at the bottom shows the search bar and various application icons.

| Ruta                      |              |
|---------------------------|--------------|
| 4 - Cancun, Playa Caracol | Isla Mujeres |

| Horarios   |   |
|--|---|
| De Playa Caracol a Isla Mujeres                                  | De Isla Mujeres a Playa Caracol                       |
|  |   |
| 07:40 am<br>11:45 am<br>1:00 pm<br>2:00 pm<br>5:00 pm<br>6:00 pm | 11:15 am<br>12:00 pm<br>1:10 pm<br>4:10 pm<br>5:30 pm |

| Tarifas  |          |
|----------|----------|
| Adulto   | Adulto   |
| \$18 USD | \$25 USD |
| Niño     | Niño     |
| \$13 USD | \$18 USD |

**Salidas**

- Cancun, Playa Caracol  
Bent Kua - 10 km 9.5  
Zona Hotelera - Cancun  
Quintana Roo 55400 México
- Isla Mujeres  
Terminal Maritima AMQP-00  
Av. Rueda Madero  
Isla Mujeres  
Quintana Roo 55400, México

**COMO LLEGAR**

**Notas:**

- Hora de abordar: Por favor llega al muelle de embarque 30 minutos antes de la hora de salida.
- Tu boleto es válido por 6 meses a partir de la fecha de compra, en cualquier horario y día disponible de la ruta asignada.
- Los boletos no son reembolsables.

**Políticas de menor**

- Infante: 0 - 12 meses, requiere Pasa de Abrazar (obligatorio).
- Menor: 1 año hasta 1.20 mts. de estatura (B boleto de menor).
- Adulto: más de 1.20 mts. estatura (Tarifa regular).

[espacio en blanco]



- 4.4.14. la página web de WINJET (visible en <https://www.winjet.mx/> de la que se obtuvieron las tarifas y horarios para la prestación del STMP en ferri en la RUTA COZUMEL, la RUTA ZONA HOTELERA y la RUTA PUERTO JUÁREZ vigentes al diez de diciembre de dos mil veintiuno.

The image displays two screenshots of the Winjet website, which is a ferry service provider. The website is titled "winjet FAST FERRY COZUMEL - PLAYA DEL CARMEN". The navigation menu includes: Inicio, Servicios, Muelles y Oficinas, Nosotros, Facturación, Información turística, and Contacto.

The first screenshot shows the "RESERVACIÓN" (Reservation) section with three steps: 1. Viaje, 2. Pasajeros, and 3. Resumen y pago. The "2. Pasajeros" step is active, showing a form for selecting the number of passengers (Adults, Children, Infants) and the type of ticket (Plan Quintana Roo, Plan Quintana Roo Menor). The "TARIFAS" (Tariffs) section is also visible, showing a table of fares for different routes and ticket types. The "HORARIOS" (Schedules) section shows a table of departure times for the COZUMEL and PLAYA DEL CARMEN routes.

The second screenshot shows the same website, but with the "TARIFAS" section expanded. The table of fares is visible, showing the following data:

|                          | Sencillo Cozumel | Sencillo Playa del Carmen | Redondo |
|--------------------------|------------------|---------------------------|---------|
| Adulto                   | \$ 220.00        | \$ 235                    | \$ 455  |
| Menor                    | \$ 140.00        | \$ 155                    | \$ 305  |
| Plan Quintana Roo adulto | \$ 160.00        | \$ 175                    | \$ 335  |
| Plan Quintana Roo Menor  | \$ 100.00        | \$ 115                    | \$ 215  |
| INAFAM                   | \$ 80.00         | \$ 80                     | \$ 160  |

The "HORARIOS" section shows the following departure times:

| DE COZUMEL | DE PLAYA DEL CARMEN |
|------------|---------------------|
| 07:00      | 09:00               |
| 09:00      | 10:00               |
| 11:00      | 12:00               |
| 13:00      | 14:00               |
| 15:00      | 16:00               |
| 17:00      | 18:00               |
| 19:00      | 20:00               |
| 21:00      | 22:00               |

The website also includes a search bar and a "Contactanos" button.



- 4.4.15. la página web de JETWAY (visible en <https://jetway.mx/#>) de la que se obtuvieron las tarifas y horarios para la prestación del STMP en ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ vigentes al diez de diciembre de dos mil veintiuno

The screenshot shows the Jetway website with a yellow header and a blue background featuring a ferry. The 'TARIFAS' (Tariffs) section is on the left, and the 'HORARIOS' (Schedules) section is on the right.

|                   | Sencillo Pto. Juárez | Sencillo Isla Mujeres | Redondo   |
|-------------------|----------------------|-----------------------|-----------|
| Adulto turista    | \$ 175.00            | \$ 175.00             | \$ 340.00 |
| Menor turista     | \$ 140.00            | \$ 140.00             | \$ 270.00 |
| Adulto Q.Roo      | \$ 70.00             | \$ 70.00              | \$ 130.00 |
| Menor Q.Roo       | \$ 40.00             | \$ 40.00              | \$ 75.00  |
| INAPAM            | \$ 55.00             | \$ 55.00              | \$ 110.00 |
| Adulto Local Isla | \$ 35.00             | \$ 35.00              | \$ 70.00  |
| Menor Local Isla  | \$ 20.00             | \$ 20.00              | \$ 40.00  |

**Horarios**

| DE: PUERTO JUÁREZ |       | DE: ISLA MUJERES |       |
|-------------------|-------|------------------|-------|
| 06:30             | 14:30 | 07:00            | 15:30 |
| 07:00             | 15:30 | 08:00            | 16:30 |
| 08:00             | 16:30 | 09:00            | 17:00 |
| 09:00             | 17:00 | 09:30            | 17:30 |
| 09:30             | 17:30 | 10:00            | 18:00 |
| 10:00             | 18:15 | 10:30            | 18:45 |
| 10:45             | 19:00 | 11:15            | 19:30 |
| 11:30             | 19:30 | 12:00            | 20:00 |
| 12:00             | 20:00 | 12:30            | 20:30 |
| 12:30             | 20:30 | 13:00            | 21:00 |
| 13:00             | 21:00 | 13:30            | 22:00 |
| 13:45             | 22:00 | 14:30            | 22:45 |

#### 4.5. Análisis de los elementos presentados con motivo de las diligencias probatorias adicionales ordenadas dentro del EXPEDIENTE.

Mediante acuerdo emitido el treinta de septiembre de dos mil veintiuno, la DGAJ ordenó el desahogo de diligencias probatorias adicionales con el fin de allegarse de la mejor información disponible con el objeto de determinar si existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes determinados en el DP, por lo que se requirió diversa información a la DGP, la APIQROO, MAGNA, JETWAY, WINJET, XCARET y la MARINA MERCANTE.

A continuación, se analiza la información proporcionada por cada agente económico o autoridad, según corresponda.

#### DGP

En el oficio DGAJ-CFCE-2021-00039 se solicitó a la DGP información relacionada con el “*número de puertos, muelles y/o terminales, del catastro portuario, en los que actualmente es técnicamente posible atracar un ferri para prestar el STMP en la Ruta Puerto Juárez, la Ruta Cozumel y las Rutas Zona Hotelera*”,<sup>766</sup> respecto de lo cual la DGP presentó lo siguiente:

<sup>766</sup> De manera particular, se solicitó a la DGP indicar:



4.5.1. **Documental pública**<sup>767</sup> consistente en el oficio número 0902/2021 emitido por el Director General de la DGP el doce de octubre de dos mil veintiuno y presentado a la COFECE el veinte de octubre del dos mil veintiuno, por el que manifestó que existen ocho (8) instalaciones para prestar el STMP en las que es técnicamente posible atracar un ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ, la RUTA COZUMEL y las RUTAS ZONA HOTELERA, con las siguientes características:

| Puerto                | Uso     | Instalación   | Operación   |
|-----------------------|---------|---|-------------|
| Punta Sam             | Público | Dos (2) muelles para transbordadores.   | APIQROO     |
| Puerto Juárez         | Público | Pequeños muelles turísticos.  | APIQROO     |
| Isla Mujeres          | Público | La Terminal 1 cuenta con tres (3) muelles [dos para embarcaciones de ruta y una para transbordadores]; la Terminal 2 cuenta con dos (2) muelles [uno para transbordadores, y otro para yates y embarcaciones turísticas]. | APIQROO     |
| Cozumel               | Público | Muelle para pasajeros.  | APIQROO     |
| Playa del Carmen      | Público | Muelle de Cabotaje Turístico.   | APIQROO     |
| Punta Venado          | Público | Muelle para pasajeros y Carga.  | APIQROO     |
| Zona Hotelera         | Privado | Cruces de ferris.   | ULTRAMAR    |
| Punta Venado (Cálica) | Privado | Cruces de ferris.   | TRANSCARIBE |

De la misma forma, se observan nueve fotografías correspondientes a la ubicación de las terminales y muelles listados en la tabla anterior, todos ellos ubicados en el Estado de Quintana Roo, México.

De la tabla anterior se advierte que las instalaciones identificadas como: (i) Punta Sam, cuenta con dos muelles para transbordadores; (ii) Puerto Juárez cuenta con pequeños muelles turísticos; (iii) Isla Mujeres cuenta con dos muelles; la Terminal 1 con tres muelles, dos para embarcaciones de ruta y una para transbordadores, y la Terminal 2 cuenta con dos muelles, uno para transbordadores y otro para yates y embarcaciones turísticas; (iv) Cozumel cuenta con muelle para pasajeros; (v) Playa del Carmen cuenta con muelle de cabotaje turístico; y (v) Punta Venado cuenta con muelle para pasajeros y carga. Las instalaciones señaladas corresponden a terminales y/o muelles de uso público, mismos que son operados por APIQROO, mientras que aquellas instalaciones identificadas como: (vi) Cancún Zona Hotelera y (vii) Punta Venado (Calica) – Cozumel, corresponden a instalaciones para cruces de ferris, siendo operados por MAGNA y TRANSCARIBE, respectivamente.

- Ubicación geográfica del puerto, muelle y/o terminal. Proporcionar coordenadas geográficas y una imagen con la ubicación en el mapa.
- Nombre del puerto, muelle y/o terminal.
- Si es de uso privado o público.
- Algún otro dato que la DGP considere relevante para ubicar los puertos, muelles y/o terminales.

<sup>767</sup> Folios 09258 a 09269. Al respecto, se indica que la DGP acompañó un anexo consistente en disco compacto, que consta agregado al folio 9270, mismo del que se desprende información idéntica a la contemplada en el oficio. Así, para evitar repeticiones innecesarias se valora integralmente en una sola ocasión.



Ello tiene el alcance de probar que, en las instalaciones enlistadas correspondientes a la RUTA PUERTO JUÁREZ, la RUTA COZUMEL y las RUTAS ZONA HOTELERA, es técnicamente posible el atraque de ferris para la prestación del STPM.

#### **APIQROO**<sup>768</sup>

En el oficio DGAJ-CFCE-2021-00038,<sup>769</sup> se solicitó a la APIQROO información relacionada con la operación de las terminales de Puerto Juárez, Isla Mujeres, Cozumel, Playa del Carmen y Gran Puerto, respecto de lo cual la APIQROO presentó lo siguiente:

- 4.5.2. Documental privada**<sup>770</sup> consistente en el escrito sin fecha, remitido a través de la OPE, el veintiuno de octubre del dos mil veintiuno, signado electrónicamente por la apoderada legal de APIQROO, a través del cual manifestó bajo protesta de decir verdad dar contestación al oficio DGAJ-CFCE-2021-00038, señalando lo siguiente:

Manifiesta que, de conformidad con la asesoría proporcionada por el Capitán de Altura Guillermo Rentería Zúñiga, no existe la posibilidad de que dos o más embarcaciones desembarquen en el mismo muelle de forma simultánea en las Terminales Puerto Juárez, Isla Mujeres, Cozumel, Playa del Carmen y el muelle Gran Puerto, en los términos siguientes:

| Terminal               | Conclusión   |
|------------------------|--|
| Terminal Puerto Juárez | <b>No es posible.</b> La plataforma tiene siete metros de ancho por lo que es muy reducida; si las embarcaciones atracan o zarpan simultáneamente quedando una frente a la otra de forma paralela, entonces los pasajeros chocarán, poniendo en peligro a los mismos. Generaría problemas de evacuación en caso de desastre y operativos si alguna embarcación queda a la deriva, provocando incluso colisiones entre embarcaciones, poniendo en peligro a la tripulación  |
| Terminal Isla Mujeres  | <b>No es posible.</b> Aunque la longitud del muelle es de setenta y ocho metros y once metros de ancho, hay mucho tráfico marítimo recibiendo embarcaciones de carga rodada de Puerto Juárez, Punta Sam y la Zona Continental de Cancún, por lo que es altamente peligroso despachar a un promedio de doce mil personas - en temporada baja- al poder ocurrir un incendio en el muelle o en una embarcación. Además de que, quien lo determina es la autoridad de protección civil.  |
| Terminal Cozumel       | <b>No es posible.</b> La terminal está construida en forma de espigón, y dado que los vientos reinantes y corrientes son de norte a sur y viceversa, las embarcaciones atracan en la banda norte para mantenerse pegados al muelle, el utilizar la banda sur provocaría que las rampas de los prestadores de STMP se estuviesen golpeando, así las empresas utilizan una sola banda, por lo que proponer que una se coloque frente a la otra, por la gran cantidad de pasajeros que embarcan y desembarcan, los pondría en riesgo; además, por el tamaño |

<sup>768</sup> Del EXPEDIENTE se desprende que APIQROO presentó diversos escritos los días veintiuno y veintidós de octubre del dos mil veintiuno, a través del correo electrónico de la OFICIALÍA (en adelante, "CEOP") y la OPE, respectivamente; mismos a los que acompañó elementos de convicción idénticos. Así, para evitar repeticiones innecesarias, los elementos referidos serán valorados integralmente en una sola ocasión. Se indicará en cada caso, cuando se actualice este supuesto.

<sup>769</sup> Folios 9213 a 9216.

<sup>770</sup> Folio 09278 a 09290. Al respecto, se indica que idéntico escrito fue presentado el veintiuno de octubre del dos mil veintiuno a través del CEOP, mismo que consta agregado en los folios 09276 a 09277 del EXPEDIENTE. Así, al contar con mayor valor probatorio el escrito presentado ante la OPE por contener firma electrónica de la promovente y con la finalidad de evitar repeticiones innecesarias, se valora integralmente en una sola ocasión.





|                           |   |
|---------------------------|---|
|                           | de las embarcaciones al ser reducido el espacio que quedaría podrían golpearse entre sí. Ya se han tenido registro de ello en los expedientes de la Capitanía del lugar.  |
| Terminal Playa del Carmen | <b>No es posible.</b> El muelle está construido en forma de espigón y no cuenta con protecciones contra el viento y corriente, por lo que las embarcaciones tendrían problemas al atracar o zarpar al mismo tiempo, pues debido a los factores señalados siempre están chocando contra las defensas del muelle, al maniobrar tienen que usar toda la potencia de sus motores y si alguna embarcación fallara terminaría colisionando con la otra, poniendo en riesgo la seguridad de pasajeros y tripulación. |
| Gran Puerto               | <b>No es posible.</b> Está concesionado a MAGNA y operan solo embarcaciones propiedad de dicha empresa, siendo una sola en este momento.  |

Conforme a lo señalado por APIQROO, en años anteriores a la PANDEMIA, en la Terminal Cozumel operaron simultáneamente dos embarcaciones “[...] *debido a que la primera investigación que COFECE realizara en esa terminal, concluyó determinando que ambas empresas realizaran operaciones de embarque y desembarque de pasajeros [...]*”,<sup>771</sup> pero actualmente no es posible que se realicen operaciones simultáneamente pues ello provocaría problemas a la salud pública. Asimismo, indicó que partir de dos mil trece, tres empresas prestaban el STMP en Cozumel: MAGNA, WINJET e Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A de C.V.<sup>772</sup>

Desde dos mil diecinueve, por causa de la PANDEMIA, dejaron de brindar servicio continuo por ser incosteable.

Indicó que en las juntas de programación participan las personas que señala la LEY DE PUERTOS y en ellas, WINJET y MAGNA presentan los mismos horarios. APIQROO señaló que WINJET y MAGNA le indican que ambas entregan los mismos horarios debido a que, según el dicho de esas navieras, así lo exigió la COFECE.

Al escrito que se analiza, la APIQROO acompañó los elementos de convicción siguientes:

**4.5.2.1. Elemento aportado por la ciencia**<sup>773</sup> consistente en el archivo en formato pdf denominado “*Título Cap. Al. Guillermo Rentería*”, que contiene la versión digitalizada del título con el que se acredita que Guillermo Rentería Zúñiga fue nombrado Capitán de Altura el veintiuno de septiembre de mil novecientos noventa, expedido por la SCT.

**4.5.2.2 Elemento aportado por la ciencia**<sup>774</sup> consistente en el archivo en formato pdf denominado “*Poder A*” que contiene la versión digitalizada de la escritura pública tres mil ochocientos cincuenta y uno (3851), expedida por el notario público número dieciséis del estado de Quintana Roo, mediante la cual la APIQROO confiere a favor de A, un poder general para pleitos y cobranzas.

<sup>771</sup> Se infiere que hace referencia a la resolución del expediente DE-002-2014, emitida el dos de noviembre del dos mil dieciséis relacionada con el mercado de los servicios de transporte marítimo de pasajeros en el estado de Quintana Roo.

<sup>772</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.2.2.1.2. Impulsora Marítima de Quintana Roo y del Caribe, S.A de C.V. dejó de prestar el STMP en la RUTA COZUMEL en dos mil dieciocho.

<sup>773</sup> Folio 09414.

<sup>774</sup> Folios 09291 A 09413.



**4.5.2.3 Elemento aportado por la ciencia**<sup>775</sup> consistente un archivo en formato pdf, denominado “FIDEICOMISO 4459 GRUPO FINANCIERO INTERACCIONES0001” que contiene las versiones digitalizadas de: (i) un oficio del veinte de abril del dos mil nueve, dirigido al Director General de la APIQROO, signado por el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, a través del cual se notifica el registro del convenio “APIQROO1-150/09”, y (ii) un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones del cuatro de marzo del dos mil nueve, identificado como “API-CUN-REG-068-213-09”, celebrado entre la APIQROO y el Fideicomiso 4459 Banco Interacciones S.A. de C.V., para el uso operacional de un muelle de concreto de uso particular para embarcaciones de mediano calado, ubicado en el municipio de Benito Juárez, Estado de Quintana Roo,<sup>776</sup> mismo que se identifica como instalación portuaria número doscientos trece (213).

De lo anterior se advierte que Fideicomiso 4459 Banco Interacciones S.A. de C.V., (en carácter de cesionaria) y APIQROO celebraron un contrato de sesión parcial de derechos cuyo objeto es el uso y operación del muelle descrito a cambio de una contraprestación de [REDACTED] B [REDACTED] más IVA, pagadera en cuatro exhibiciones trimestrales (los primeros quince días de cada trimestre), con una vigencia del treinta y uno de enero del dos mil nueve al treinta y uno de diciembre del dos mil veintitrés, pudiendo ser prorrogado hasta por otro periodo igual siempre que no exceda la vigencia de la concesión de APIQROO; asimismo, dicho instrumento contractual se encuentra registrado ante la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

Por otro lado, del convenio “APIQROO1-150/09” se advierten veintinueve cláusulas de las que destacan las obligaciones de las partes para la conservación y mantenimiento del muelle, la aplicación de señalización y medidas de seguridad, además del aseguramiento de las instalaciones por parte de la cesionaria; así como las causas de terminación del contrato y de revocación del registro del contrato en términos de los artículos 32, 34 y 52 de la LEY DE PUERTOS.

**4.5.2.4 Elemento aportado por la ciencia**<sup>777</sup> consistente en la carpeta electrónica denominada “Juntas de Programación”,<sup>778</sup> en la que constan ciento dieciséis (116) archivos en formato pdf y docx,<sup>779</sup> ubicados en las subcarpetas: “2018”, que contiene las versiones digitalizadas de seis minutas de sesiones del subcomité de operaciones para la asignación de bandas en la Terminal Isla Mujeres, celebradas entre el veintiuno

<sup>775</sup> Folios 09415 a 09424.

<sup>776</sup> Con colindancias al norte, con Zona Federal Marítimo Terrestre y Lote Privado y Mar Caribe; al sur, con Congeladora de Mariscos Mar Caribe; al este, con Mar Caribe; al oeste, con Zona Federal Marítimo Terrestre y Carretera Puerto Juárez Punta Sam.

<sup>777</sup> Folios 09438 a 10214.

<sup>778</sup> Al respecto, se indica que dichos elementos fueron exhibidos como anexos al escrito enviado por la APIQROO, el veintiuno de octubre del dos mil veintiuno, al correo electrónico [oficialiadepartes@cofece.mx](mailto:oficialiadepartes@cofece.mx). Asimismo, se indica que el veintidós de octubre de dos mil veintiuno, la APIQROO presentó, a través de la OPE, idénticos elementos, por lo que en aras de evitar repeticiones innecesarias se analizaran integralmente en una sola ocasión.

<sup>779</sup> Con excepción de las correspondientes al veintiséis de diciembre del dos mil diecinueve, veinte y veintisiete de febrero, cinco de marzo, doce de marzo, diecinueve de marzo del dos mil veinte, que constan en formato .docx, sin embargo, ello no modifica su carácter de elementos aportados por la ciencia.





de agosto y veinticuatro de septiembre del dos mil ocho; así como las subcarpetas: "2019", "2020" y "2021", que contienen las versiones digitalizadas y electrónicas de un total conjunto de ciento quince (115) minutas de sesiones del subcomité de operaciones del Muelle Fiscal San Miguel Cozumel.

De lo anterior es posible identificar que: (i) las juntas de programación se realizan una vez a la semana; (ii) a esas juntas asisten los integrantes de los subcomités de operaciones de las Terminales de Isla Mujeres y Cozumel, según corresponda, un representante de la Coordinación General de la APIQROO, un representante de MAGNA y, en el caso de COZUMEL, además un representante de WINJET y un representante de la Capitanía Cozumel o Isla Mujeres, según corresponda; y (iii) los temas tratados se circunscriben a la notificación de los horarios de atraque en los muelles por parte de los prestadores del STMP y asuntos generales, recurrentemente incidentes menores.

Asimismo, se observa que las juntas de programación adoptan un esquema muy similar en todos los casos, y han servido como medio de comunicación entre la Capitanía de Puerto, la Administración Portuaria y prestadores del STMP; del texto de las minutas se observa que los asuntos generales se circunscriben al funcionamiento de las Terminales y muelles, destacando fundamentalmente la notificación de horarios de atraque de embarcaciones, la cual realizan los prestadores del STMP.

Ahora bien, mediante acuerdo emitido por la DGAJ el tres de noviembre del dos mil veintiuno<sup>780</sup> se reiteró a la APIQROO la solicitud de información contenida en el oficio DGAJ-CFCE-2021-00038, respecto de información relacionada con la operación de las terminales de Puerto Juárez, Isla Mujeres, Cozumel, Playa del Carmen y Gran Puerto, para lo cual la APIQROO presentó lo siguiente:

**4.5.3. Documental privada<sup>781</sup>** consistente en el escrito sin fecha, emitido por la APIQROO y presentado a través de la OPE el dieciocho de noviembre del dos mil veintiuno, mediante el cual da respuesta a la reiteración realizada en el acuerdo emitido por la DGAJ el tres de noviembre del dos mil veintiuno, de cuyo contenido se desprende:

*A) Personas que deciden sobre el atraque y/o zarpe de embarcaciones en las TERMINALES*

La APIQROO indicó que, en términos de la LEY DE NAVEGACIÓN, la SEMAR es la autoridad que cuenta con la facultad para decidir si las embarcaciones que prestan el STMP pueden zarpar en el mismo muelle, al mismo tiempo, en tanto es la autoridad encargada de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, así como de organizar y regular el tráfico marítimo, ya que la APIQROO no cuenta con facultades para ello.

En este sentido, la APIQROO no autoriza ninguna maniobra que implique el zarpe o atraque de dos embarcaciones al mismo tiempo, sino que son los capitanes al mando de las embarcaciones quienes tienen la responsabilidad de su embarcación en la conducción y mando de la misma, en tanto ningún personal de APIQROO toma la decisión de que se efectúen maniobras.

<sup>780</sup> Folio 12129 a 12138.

<sup>781</sup> Folios 18238 a 18260.



Por lo que hace a las diferencias entre las facultades de la SEMAR y de la APIQROO, esta última indica que, en este caso, la SEMAR autoriza el zarpe y/o arribo de una embarcación y la APIQROO asigna la posición de atraque, una vez aprobados por la Capitanía del Puerto; la APIQROO no interviene en el embarque y desembarque de pasajeros.

*B) Soporte técnico y documental de lo manifestado*

Refiere que las manifestaciones hechas en su escrito presentado el veintiuno de octubre del dos mil veintiuno, se sostienen en lo que hace llamar análisis de casos,<sup>782</sup> estudios de navegabilidad<sup>783</sup> y un apartado de literatura especializada,<sup>784</sup> elementos todos que únicamente provee pero no explica la relación que guarda con los argumentos expresados.

*C) Periodo en el que los prestadores del STMP operaban simultáneamente en las Terminales*

La APIQROO presenta las minutas que fueron referidas en el numeral 4.5.2.4.

*D) Lista de los prestadores del STMP que zarpaban y/o desembarcaban en el mismo muelle de forma simultánea en las TERMINALES*

Indica que anteriormente MAGNA y WINJET operaban de manera simultánea en la terminal de Cozumel, sin embargo, actualmente no es posible por las siguientes razones; (i) para evitar contagios masivos de COVID-19 se establece un número limitado de pasajeros en la terminal y las embarcaciones, por lo que hacer que desembarquen al mismo tiempo generaría que se acumulen más personas; (ii) MAGNA y WINJET determinaron operar un día cada una “sin importarles el servicio continuo con la insula en la comunicación vía marítima”, en tanto no era costeable trabajar las dos al mismo tiempo.

*E) Fechas en las que dos o más prestadores del STMP dejaron de zarpar y/o desembarcar simultáneamente en las TERMINALES*

Expresa que en San Miguel Cozumel y en Playa del Carmen, desde el mes de marzo del dos mil diecinueve, al inicio de la PANDEMIA, dejaron de zarpar embarcaciones de las TERMINALES, y que en las demás terminales no se dio ese caso, sin precisar si tal circunstancia prevalece actualmente.

*F) Razones técnicas, legales y/o económicas por las que dos o más embarcaciones que prestaban en STMP dejaron de zarpar en las TERMINALES*

Señaló que es facultad de la autoridad marítima y la APIQROO no interviene en el embarque o desembarque, por lo tanto, desconoce quién o quiénes han tomado la decisión, que solo sabe que la COFECE impuso sanciones el catorce de noviembre de dos mil dieciséis a WINJET y MAGNA.

*G) Funcionamiento e integración de las juntas de programación de las terminales*

<sup>782</sup> Transcribe un texto sin título sobre un hecho ocurrido el veintitrés de diciembre del dos mil once relacionado con una embarcación referida como “Nordic Stani” en la “Isla de Arosa”.

<sup>783</sup> Transcribe un texto intitulado: “Parte 6 del ABCPUERTOS. Liga <http://abcpuertos.cl/>”

<sup>784</sup> Transcribe artículos del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.





Por su parte indica que las reuniones de programación sirven para la programación de horarios de salida y asignación de bandas operativas; en la Terminal de Cozumel, ambas navieras<sup>785</sup> presentan por escrito sus horarios a cubrir; en el caso de las demás terminales no se presenta el caso de programación ya que es una sola línea naviera la que da el servicio y nunca salen dos embarcaciones al mismo tiempo. Estas juntas de programación son conformadas por: (i) capitán de puerto; (ii) coordinador de operaciones de San Miguel Cozumel; (iii) gerente de operaciones de MAGNA; y (iv) gerente de operaciones de WINJET.

Por último, indica que los mecanismos para resolver conflictos entre prestadores del STMP, respecto de horarios y lugares es variable, indicando que APIQROO, en cierta ocasión ante la problemática,<sup>786</sup> decidió asignar la banda norte a un permissionaria o al otro, la banda sur, alternando semanalmente.

Asimismo, APIQROO acompañó al escrito referido los elementos de convicción siguientes:

**4.5.3.1 Elemento aportado por la ciencia<sup>787</sup>** consistente en el archivo en formato pdf denominado "B Instrucc. Opera. Ser. Transp. (1)", que contiene la versión digitalizada del oficio B, signado por la CAPITANÍA COZUMEL, dirigido al representante legal de B mediante el cual lo instruye a efectuar y, en su caso, dejar de realizar determinadas acciones relacionadas con horarios, operación de embarcaciones, maniobras y venta máxima de boletos en el B a partir del B.<sup>788</sup>

**4.5.3.2 Elemento aportado por la ciencia<sup>789</sup>** consistente en el archivo en formato pdf denominado "B Inst. Opera. Ser. Transp. (1)", de cuyo contenido se desprende la versión digitalizada del oficio 1178/2021, signado por la CAPITANÍA COZUMEL, dirigido al representante legal de B, mediante el cual instruye B a efectuar, y en su caso, dejar de realizar determinadas acciones relacionadas con horarios, operación de embarcaciones y venta máxima de boletos en el B a partir del B.

Los elementos de prueba referidos en los numerales 4.5.3.1. y 4.5.3.2 tienen el alcance de probar que la CAPITANÍA COZUMEL emitió una serie de B, relacionadas con la operación de la B, las cuales consisten en que los prestadores del STMP: B

<sup>785</sup> Contextualmente se infiere son MAGNA y WINJET.

<sup>786</sup> Contextualmente se infiere que podría referirse a inconformidades por parte de los prestadores del STMP, en las posiciones de atraque u horarios asignados.

<sup>787</sup> Folios 18263 a 18265.

<sup>788</sup> Al respecto, se indica que conformidad con la evidencia del EXPEDIENTE y valorada en los numerales 4.4.6 y 4.4.6.14. B no B, pues B como se estableció en el numeral 4.2.11., la cual opera desde julio de dos mil veintiuno. Dicha información es consistente con los permisos otorgados a B el veinte de agosto de dos mil veinte para operar en B mismos que pueden ser consultados en los siguientes links: B

<sup>789</sup> Folios 18266 a 18268.



B

APIQROO presentó los **elementos aportados por la ciencia** descritos en los numerales, **4.5.2.1, 4.5.2.2, 4.5.2.3, 4.5.2.4, 4.5.3.1 y 4.5.3.2**, por lo que se consideran reconocidos por esta persona y, al no haber sido objetados, ayuda a corroborar la veracidad y fiabilidad del contenido de dichos archivos electrónicos, y de los que, entre otras cuestiones se advierte que participa en el mercado administrando los puertos denominados Puerto Juárez, Isla Mujeres y Cozumel, efectuando diversas actividades tales como organizar las juntas de programación en las terminales respectivas.

#### MAGNA

En el acuerdo del seis de octubre del dos mil veintiuno,<sup>790</sup> se solicitó a MAGNA información relacionada con sus mecanismos utilizados para determinar horarios en la prestación del STMP, información sobre número de viajes, precios efectivamente cobrados, pasajeros turistas y locales transportados por MAGNA, su participación y funcionamiento en las juntas de programación en las terminales de las rutas en donde presta el STMP, la inversión mínima para operar rentablemente y el plazo de recuperación de esta, el volumen mínimo de pasajeros para operar de forma rentable, su expectativa de ganancias, así como los datos para calcular sus participaciones en el mercado del STMP y documentación sobre sus planes de negocios, respecto de lo cual MAGNA presentó lo siguiente:

- 4.5.4 Documental privada<sup>791</sup>** consistente en el escrito del once de noviembre del dos mil veintiuno, presentado en la OFICIALÍA, mediante el cual desahoga el requerimiento de seis de octubre de dos mil veintiuno, por el cual explica el proceso interno que sigue MAGNA para determinar horarios en la RUTA COZUMEL, la RUTA PUERTO JUÁREZ y las RUTAS ZONA HOTELERA. Señala que para realizar una modificación se toman en B

<sup>790</sup> Folios 9157 a 9159.

<sup>791</sup> Folio 18042 a 18061.





B

B

Respecto de las juntas de programación MAGNA señala que se realizan en apego a las reglas de operación de cada muelle y se conducen a cargo de la APIQROO, integrada por dependencias y entidades públicas, como las capitanías y la aduana, los operadores del STMP y personas que participan en la operación portuaria como son sindicato de pilotos y la empresa de maniobras.

Dichas reuniones se realizan una vez a la semana y, a partir de la pandemia provocada por el virus de COVID-19, se realiza vía remota.

En estas reuniones se desahogan temas como: (i) orden para efectuarse las operaciones portuarias, así como designación de bandas; (ii) integración de unifilas; (iii) acceso de los pasajeros; (iv) zarpe de embarcaciones; (v) desembarques; (vi) itinerario y horarios; y (vii) protocolos para combatir la propagación del virus de COVID-19.

Para la asignación de bandas MAGNA presenta ante la junta de operación su plan de operación semanal y es la APIQROO quien asigna los horarios y las bandas de atraque y zarpe. Respecto de la asignación de bandas, por lo que hace a la RUTA COZUMEL, que es la única ruta donde se encuentran dos operadores, se establece que a raíz del brote del virus de COVID-19 operan un día cada una, ya que de operar todos los días incurriría en gastos mayores a los ingresos, lo cual considera sería irracional desde un punto de vista de negocios. Anteriormente, las bandas de atraque eran turnadas con WINJET, una semana operaba la banda norte y una semana la banda sur.

Respecto de la asignación de bandas en la RUTA ISLA MUJERES, en el muelle operado por la APIQROO, desde inicio de la pandemia de COVID-19 se realiza conforme van llegando al muelle las embarcaciones de las navieras y no existen bandas previamente asignadas para cada operador.

Respecto de los muelles operados por sociedades privadas, que son Gran Puerto, El Embarcadero, Muelle Playa Tortugas y Muelle Playa Caracol, son las concesionarias quienes se encargan de tomar la decisión de asignar bandas y horarios previa solicitud de MAGNA.

MAGNA establece que el monto de inversión inicial para operar y prestar el STMP en ferri B

II

Además, manifiesta que a partir de la entrada al mercado de JETWAY en la RUTA PUERTO JUÁREZ,

B

obteniendo la siguiente información.

Eliminado: 11 renglones y 7 palabras.



| Julio | Agosto | Septiembre |
|-------|--------|------------|
| B     |        |            |

**4.5.4.1 Documental pública**<sup>792</sup> consistente en la copia certificada de la fe de hechos, contenida en el instrumento público número quince mil ciento noventa y dos (15,192), del veintiuno de octubre del año dos mil veinte, pasada ante la fe del notario público auxiliar de la notaría pública número veinte, del estado de Quintana Roo, en la que dicho fedatario público hace constar que se constituyó en el domicilio ubicado en

B

realizando una inspección física de una bodega ubicada en el domicilio referido, señalando que: "[...]"

B

e incluye diversas fotografías y documentación.

MAGNA pretende acreditar la pérdida de la información solicitada sobre número de viajes por día en la RUTA COZUMEL, la RUTA PUERTO JUÁREZ y las RUTAS ZONA HOTELERA correspondiente a los años dos mil dieciséis a dos mil diecinueve.

B

Eliminado: 1 tabla, 2 párrafos, 5 renglones y 13 palabras.

<sup>792</sup> Folios 18064 a 18208.





**4.5.4.2 Elemento aportado por la ciencia**<sup>793</sup> consistente en un archivo en formato ".xls" denominado "*Punto 2. Anexo 1. Ajuste No. De Viajes*", que contiene una base de datos relativa al número de viajes realizados por MAGNA en la RUTA PUERTO JUÁREZ, y las RUTAS ZONA HOTELERA y la RUTA COZUMEL, segmentadas en términos de días y meses, correspondientes a los años dos mil veinte y dos mil veintiuno.

De dicho archivo se observan los siguientes números de viajes y pasajeros mensuales contabilizados por MAGNA en la RUTA PUERTO JUÁREZ, las RUTAS ZONA HOTELERA y la RUTA COZUMEL.<sup>794</sup>

B

De lo anterior se desprende el número de viajes realizados por MAGNA, durante el periodo comprendido entre el primero de enero del dos mil veinte al dieciocho de octubre del dos mil veintiuno, por cuanto hace a la RUTA PUERTO JUÁREZ y a la RUTA COZUMEL; y durante el periodo comprendido entre el primero de enero del dos mil veinte al once de octubre del dos mil veintiuno para la RUTAS ZONA HOTELERA.

Al respecto dicha prueba tiene el valor probatorio que la normativa otorga a los **elementos aportados por la ciencia**, lo que implica que su valor probatorio queda al prudente arbitrio de la autoridad y al haber sido presentados por MAGNA tienen su reconocimiento y permiten corroborar que B

Eliminado: 1 tabla, 2 renglón y 2 palabras.

<sup>793</sup> Folio 18062.

<sup>794</sup> El valor unitario mostrado representa el número de viajes correspondientes a cada mes del año respectivo.



**4.5.4.3 Elemento aportado por la ciencia<sup>795</sup>** consistente en un archivo en formato “.xls” denominado “*Punto 3. Anexo 3. Precios Cobrados*”, que contiene una base de datos relativa a las tarifas públicas y las tarifas informadas a la MARINA MERCANTE por parte de MAGNA,<sup>796</sup> segmentadas en términos de años,<sup>797</sup> modalidad y categoría, señalando la descripción de cada una de ellas, respectivamente.

| RUTA: ZONA HOTELERA            |      |      |      |      |      |      |      |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Categoría                      | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| PLAYA TORTUGAS Adulto Sencillo | B    |      |      |      |      |      |      |
| PLAYA TORTUGAS Niño Sencillo   |      |      |      |      |      |      |      |
| PLAYA LINDA Adulto Sencillo    |      |      |      |      |      |      |      |
| PLAYA LINDA Niño Sencillo      |      |      |      |      |      |      |      |
| PLAYA CARACOL Adulto Sencillo  |      |      |      |      |      |      |      |
| PLAYA CARACOL Niño Sencillo    |      |      |      |      |      |      |      |

| RUTA PUERTO JUÁREZ           |      |      |      |      |      |      |      |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Categoría                    | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| IM Turista Sencillo Adulto   | B    |      |      |      |      |      |      |
| IM Turista Sencillo Menor    |      |      |      |      |      |      |      |
| Quintana Roo Sencillo Adulto |      |      |      |      |      |      |      |
| Quintana Roo Sencillo Menor  |      |      |      |      |      |      |      |
| Adulto Ultraplan Sencillo    |      |      |      |      |      |      |      |
| IM Adulto Grupos             |      |      |      |      |      |      |      |
| INSEN                        |      |      |      |      |      |      |      |
| Estudiante Sencillo          |      |      |      |      |      |      |      |
| Infante                      |      |      |      |      |      |      |      |

| RUTA COZUMEL               |      |      |      |       |      |      |      |
|----------------------------|------|------|------|-------|------|------|------|
| Categoría                  | 2015 | 2016 | 2017 | 2018* | 2019 | 2020 | 2021 |
| Adulto sencillo            | B    |      |      |       |      |      |      |
| Niño sencillo              |      |      |      |       |      |      |      |
| Primera sencillo           |      |      |      |       |      |      |      |
| Adulto Peninsular sencillo |      |      |      |       |      |      |      |

<sup>795</sup> Folio 18062.

<sup>796</sup> Las tarifas se muestran en pesos mexicanos y dólares estadounidenses.

<sup>797</sup> Al respecto, las correspondientes a los años dos mil quince al dos mil veintiuno.





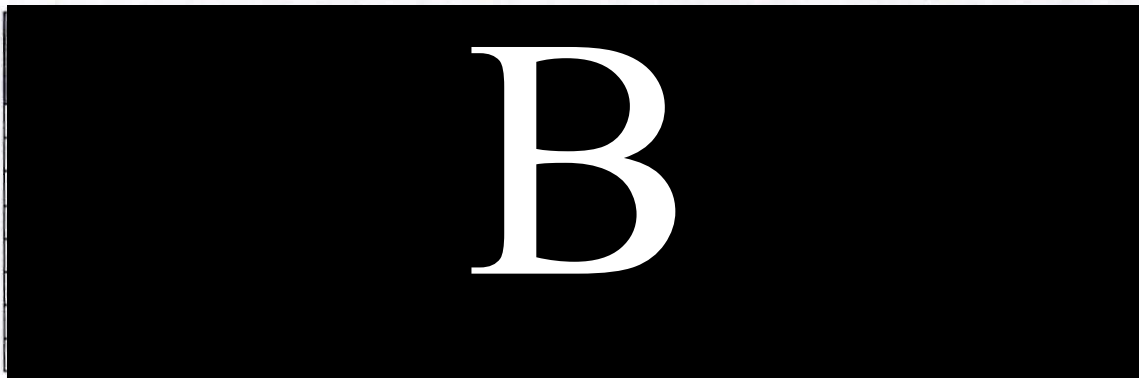
| RUTA COZUMEL              |      |      |      |       |      |      |      |
|---------------------------|------|------|------|-------|------|------|------|
| Categoría                 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018* | 2019 | 2020 | 2021 |
| Niño peninsular sencillo  | B    |      |      |       |      |      |      |
| Ultraplan adulto sencillo |      |      |      |       |      |      |      |
| Ultraplan menor sencillo  |      |      |      |       |      |      |      |
| INAPAM sencillo           |      |      |      |       |      |      |      |

Respecto del análisis de las tarifas ofertadas por MAGNA de dos mil quince a dos mil veinte se remite a lo señalado en el numeral 4.3.7.3 para evitar repeticiones innecesarias. Por lo que hace al año dos mil veintiuno, en las RUTAS ZONA HOTELERA B

en la RUTA ISLA MUJERES y la RUTA COZUMEL, B mismas que se destacan en las tablas anteriores.

Al respecto dicha prueba tiene el valor probatorio que la normativa otorga a los **elementos aportados por la ciencia**, lo que implica que su valor probatorio queda al prudente arbitrio de la autoridad y al haber sido presentados por MAGNA tienen su reconocimiento y permiten corroborar que en el MR ISLA MUJERES y MR PUERTO JUÁREZ, al no contar con competidores o, en el caso de que existan, se trata de nuevos entrantes, tiene posibilidad de subir y bajar precios sin que el comportamientos de los nuevos prestadores incida en el mismo. Respecto de la RUTA COZUMEL, aunque WINJET es una empresa que lleva tiempo prestando el STMP en ferri, tiene comportamientos similares a MAGNA y prácticamente operan la mitad del mercado cada una.

**4.5.4.4 Elemento aportado por la ciencia**<sup>798</sup> consistente en un archivo en formato ".xls" denominado "Punto 8. Anexo 6. Datos para calcular cuotas de mercado (completo)", que contiene una base de datos relativa al número de pasajeros, de viajes y volumen de ventas de MAGNA, segmentado en rutas, y a su vez, en los meses correspondientes a los años dos mil veinte y dos mil veintiuno,<sup>799</sup> como se observa a continuación.<sup>800</sup>



<sup>798</sup> Folio 18062.

<sup>799</sup> Para el año dos mil veintiuno los datos mostrados corresponden hasta el mes de octubre.

<sup>800</sup> Al respecto, se identifican número de pasajeros (en adelante, "PX"), número de viajes (en adelante, "VS") y ventas en pesos mexicanos (en adelante, "VT"), datos expresados en moneda o bien por el valor unitario que según corresponde.



B

B

B

Eliminado: 3 tablas y 4 renglones.

De lo anterior se observan las ventas por el STMP en ferri, el número de viajes realizados y los pasajeros que trasladaron en la RUTA PUERTO JUÁREZ, las RUTAS ZONA HOTELERA y la RUTA COZUMEL, correspondientes a los años dos mil veinte y dos mil veintiuno, observándose que en cada

B

II

I



Al respecto dicha prueba tiene el valor probatorio que la normativa otorga a los **elementos aportados por la ciencia**, lo que implica que su valor probatorio queda al prudente arbitrio de la autoridad y al haber sido presentados por MAGNA tienen su reconocimiento, no obstante, por sí solos no son suficientes para acreditar la participación de mercado de MAGNA, por lo que adelante se analizará en conjunto con la información presentada por el resto de los oferentes del STMP en ferri.

**4.5.4.5 Elemento aportado por la ciencia**<sup>801</sup> consistente en un archivo en formato “.xls” denominado “Punto 9. Anexo 7. Turistas y locales”, que contiene una base de datos relativa al número de pasajeros transportados por MAGNA, por tipo (turistas y locales), en cada una de las rutas que participa y los meses correspondientes a los años dos mil diecinueve al dos mil veintiuno, de conformidad con lo siguiente.<sup>802</sup>

| Mes/Año | RUTA PUERTO JUÁREZ |         |          |         |          |         |
|---------|--------------------|---------|----------|---------|----------|---------|
|         | 2019               |         | 2020     |         | 2021     |         |
|         | TURISTAS           | LOCALES | TURISTAS | LOCALES | TURISTAS | LOCALES |
| B       |                    |         |          |         |          |         |

| Mes/Año | RUTAS ZONA HOTELERA |         |          |         |          |         |
|---------|---------------------|---------|----------|---------|----------|---------|
|         | 2019                |         | 2020     |         | 2021     |         |
|         | TURISTAS            | LOCALES | TURISTAS | LOCALES | TURISTAS | LOCALES |
| B       |                     |         |          |         |          |         |

Eliminado: 2 renglones.

<sup>801</sup> Folio 18062.

<sup>802</sup> Para el año dos mil veintiuno los datos mostrados corresponden hasta el mes de septiembre. Adicionalmente se señala que los valores se encuentran expresados en términos de porcentajes.



B

| Mes/Año | RUTA COZUMEL |         |          |         |          |         |
|---------|--------------|---------|----------|---------|----------|---------|
|         | 2019         |         | 2020     |         | 2021     |         |
|         | TURISTAS     | LOCALES | TURISTAS | LOCALES | TURISTAS | LOCALES |

B

De lo anterior se observa el número de pasajeros transportados por MAGNA, dentro de la RUTA PUERTO JUÁREZ, la RUTAS ZONA HOTELERA y la RUTA COZUMEL, durante el periodo comprendido de enero del dos mil diecinueve a septiembre del dos mil veintiuno, observándose que en cada una de

B

Dicha información es consistente con lo concluido en el numeral 4.3.7.1. al que se remite para evitar repeticiones innecesarias.

Al ser un **elemento aportado por la ciencia**, su valor probatorio queda al prudente arbitrio de la autoridad. Por lo que dicho documento, al ser ofrecido por MAGNA, sirve para corroborar que esta que realiza una segmentación entre la participación de pasajeros locales y pasajeros turistas al momento de vender boletos, asimismo se advierte que dicha información es consistente con lo concluido en el numeral 4.3.7.1.

4.5.4.6 Elemento aportado por la ciencia<sup>803</sup> consistente en la carpeta electrónica denominada "Punto 4. Anexo 4. Cozumel", en la que constan ochenta y un (81) archivos

<sup>803</sup> Folio 18062.



en formato pdf, que contienen las versiones digitalizadas de minutas de sesiones del subcomité de operaciones para la programación de atraques en el muelle fiscal San Miguel Cozumel, celebradas entre los años dos mil dieciocho y dos mil veinte.

De ello es posible identificar que: (i) los asistentes son los integrantes del subcomité de operaciones, a saber, un representante de la Coordinación General del Recinto, un representante de la APIQROO, un representante de MAGNA, un representante de WINJET y un representante de la Capitanía Cozumel; y (ii) los temas tratados se circunscriben a la notificación de los horarios de atraque en los muelles por parte de los prestadores del STMP y asuntos generales.

**4.5.4.7 Elemento aportado por la ciencia**<sup>804</sup> consistente en la carpeta electrónica denominada “Punto 4. Anexo 5. Isla Mujeres”, en la que constan ocho archivos en formato pdf, que contienen las versiones digitalizadas de: (i) dos minutas de sesión del subcomité de operaciones para la asignación de bandas ruta de carga, ruta de pasaje y operadores turísticos en la Terminal Isla Mujeres, celebradas el catorce de enero del dos mil veinte y veintidós de julio del dos mil veintiuno, respectivamente; (ii) dos escritos dirigidos al representante de MAGNA, el diez de febrero y veintidós de abril del dos mil veinte, por parte de la coordinadora general de la APIQROO, mediante los que se convoca a las reuniones del comité de programación de la Terminal Isla Mujeres, a celebrarse el catorce de febrero y catorce de abril del mismo año, respectivamente; y (iii) cuatro escritos dirigidos al gerente de operaciones de APIQROO, entre enero y febrero del dos mil veinte, en los que consta la notificación por escrito por parte del representante de MAGNA, de los horarios a ser utilizados para la prestación del STMP en Puerto Juárez e Isla Mujeres durante los meses de enero y febrero así como la conformidad de la utilización de las bandas que le sean asignadas en la ruta Federal Puerto Juárez – Isla Mujeres y ZONA HOTELERA.

A través de los referidos elementos, es posible identificar que: (i) los asistentes son los integrantes del subcomité de operaciones, a saber, un representante de la Coordinación General del Recinto proveniente de la APIQROO, un representante por cada uno de los prestadores del STMP y un representante de la Capitanía Isla Mujeres; y (ii) los temas tratados se circunscriben a la notificación de los horarios de atraque en los muelles por parte de los prestadores del STMP y asuntos generales.

El elemento de convicción señalado tiene el alcance de probar que, en las juntas de programación correspondientes a la Terminal Isla Mujeres, asisten de forma recurrente las personas relacionadas con el funcionamiento y operación de las terminales antes descritas.

El desarrollo y funcionamiento de las juntas de programación se ha señalado previamente en el numeral 4.5.2.2, por lo que para evitar repeticiones innecesarias se remite a aquél; adicionalmente se identifica que las juntas de programación realizadas, al menos en los meses de febrero y abril del dos mil veinte, se efectuaron vía plataforma digital, al así indicarse en las convocatorias señaladas, lo que genera la presunción de que la actividad se siguió desarrollando aun con motivo de la PANDEMIA.

<sup>804</sup> Folio 18062.



Dicha información es consistente con lo concluido en los numerales 4.5.2.4 y 4.5.4.7., 4.5.6.7, a los que se remite para evitar innecesarias repeticiones, pero de estos se advierte, entre otras cosas, el funcionamiento de las juntas de programación, quienes las integran, así como sus características generales, por lo que genera certeza de su existencia y forma de operación descrita en los términos indicados.

Al ser **elementos aportados por la ciencia**, su valor probatorio queda al prudente arbitrio de la autoridad. Dicho documento, al ser ofrecido por MAGNA, sirve para atribuir a este que asiste a las juntas de programación de la Terminal Isla Mujeres y el muelle Cozumel, en donde se discute sobre horarios y asignación de lugares de atraque entre los prestadores del STMP y, el administrador portuario y la Capitanía de Puerto.

**4.5.5. Documental privada**<sup>805</sup> consistente en el escrito del dieciocho de noviembre del dos mil veintiuno, presentado sin mediar requerimiento de información adicional, mediante el cual MAGNA manifiesta “[...] *HECHOS NOVEDOSOS que guardan relación con el STMP* [...]” en los términos siguientes:

Refiere información adicional respecto de la determinación de horarios para la prestación del STMP y sobre el número de viajes por día realizados por el agente, así como los mecanismos para ello y las personas que intervienen en la toma de dichas decisiones; en específico, señala que B

[REDACTED]

Relata los que cambios en su operación en el mercado del STMP con ferri con motivo de la PANDEMIA, indicando que en el mes de julio del dos mil veintiuno, la CAPITANÍA COZUMEL le informó

[REDACTED] B

Eliminado: 4 párrafos, 2 renglones y 6 palabras.

<sup>805</sup> Folios 18269 a 18281.



Finalmente refiere que ha recibido instrucciones por oficio y correo electrónico que impactan su forma de operar y derechos a competir con otros prestadores del STMP, mismos que se analizan a continuación.

**4.5.5.1 Elemento aportado por la ciencia<sup>806</sup>** consistente en la impresión del oficio número 0676/2021, del veintidós de julio del dos mil veintiuno, signado por la SEMAR, dirigido al representante legal de MAGNA, señalando: B

[REDACTED]

**4.5.5.2 Elemento aportado por la ciencia<sup>807</sup>** consistente en la copia simple del escrito de veintiocho de julio del dos mil veintiuno, dirigido al encargado de la CAPITANÍA COZUMEL, por parte de MAGNA, mediante el cual le informa que el veintidós de octubre del dos mil veinte presentó, ante la DGP los horarios a prestar el STMP para la RUTA COZUMEL,<sup>808</sup> B

[REDACTED]

De lo anterior se advierte que MAGNA tiene la disposición de B

[REDACTED]

**4.5.5.3 Elemento aportado por la ciencia<sup>809</sup>** consistente en la copia simple del oficio con anexos,<sup>810</sup> número 1178/2021 del once de noviembre del dos mil veintiuno, signado por CAPITANÍA COZUMEL, por la que se emiten B

[REDACTED]

<sup>806</sup> Folios 18283

<sup>807</sup> Folios 18286 a 18292

<sup>808</sup> No se advierte la vigencia.

<sup>809</sup> Folios 18293 a 18298.

<sup>810</sup> A saber, la cédula de notificación del mismo oficio, acompañada de la copia simple de la identificación del servidor público que la ejecutó, de fecha doce de noviembre del dos mil veintiuno.



B

4.5.5.4 Elemento aportado por la ciencia<sup>811</sup> consistente en la copia simple del oficio número DG/GO/411 signado por la APIQROO el catorce de noviembre del dos mil veintiuno, por el que informa a MAGNA

B

| TRANSCARIBE <sup>812</sup> | MAGNA                      |
|----------------------------|----------------------------|
| Cozumel – Playa del Carmen | Cozumel – Playa del Carmen |

B

| TRANSCARIBE                | MAGNA                      |
|----------------------------|----------------------------|
| Playa del Carmen - Cozumel | Playa del Carmen - Cozumel |

B

<sup>811</sup> Folios 18299 a 18303.

<sup>812</sup> Si bien en el oficio se refiere a TRANSCARIBE, de la evidencia en el EXPEDIENTE se advierte que el agente económico que presta el STMP en la RUTA COZUMEL es WINJET (es posible que el error de referencia se deba a que TRANSCARIBE, en conjunto con WINJET, forman parte del GIE WINJET-TRANSCARIBE).

Eliminado: 2 tablas, 14 renglones y 9 palabras.





B

**4.5.5.5 Elemento aportado por la ciencia**<sup>813</sup> consistente en la copia simple del oficio número 1211/2021, del dieciséis de noviembre del dos mil veintiuno, dirigido al representante legal de MAGNA, signado por la CAPITANÍA COZUMEL, por el que se

B

**4.5.5.6 Elemento aportado por la ciencia**<sup>814</sup> consistente en la copia simple del oficio número DG/GO/413 del dieciséis de noviembre del dos mil veintiuno, dirigido al representante legal de MAGNA, signado por el gerente de operaciones de APIQROO,

B

De los numerales **4.5.5.1, 4.5.5.3., 4.5.5.4., 4.5.5.5. y 4.5.5.6.** se advierte que la APIQROO, SEMAR y la CAPITANÍA COZUMEL emitieron diversos oficios a MAGNA por los que B

**4.5.5.7 Elemento aportado por la ciencia**<sup>815</sup> consistente en el archivo en formato xls, denominado "**ANEXO 1. IMPACTO COVID-19. RUTA PLAYA DEL CARMEN – COZUMEL (NOV 2021)**", que contiene una base de datos relativa a los horarios para los años dos mil veinte a dos mil veintiuno, utilizados por MAGNA para operar en la RUTA COZUMEL, así como número de pasajeros y de frecuencias utilizadas por día, señalando meses del año sin precisar los años.

Dicha información es consistente con lo señalado en el numeral **4.2.4.1.9.** de esta resolución al cual se remite en aras de evitar innecesarias repeticiones, solo se advierte que se trata de información actualizada a noviembre de dos mil veintiuno y se desprende que, de un total de B

<sup>813</sup> Folios 18304 a 18305.

<sup>814</sup> Folios 18306 a 18307.

<sup>815</sup> Folio 18282.



B

Asimismo, se observa que de agosto del dos mil veinte a octubre del dos mil veintiuno, las frecuencias

B

B

Se precisa que, respecto de los **elementos aportados por la ciencia**, al ser presentados por MAGNA es posible atribuirle a esta el contenido de la información. Con dichos elementos se tiene evidencia que MAGNA, como operador del STMP en ferri, B

**4.5.5.8 Documental privada**<sup>817</sup> consistente en el acuse de envío de escrito de una demanda de juicio de amparo B

#### JETWAY

En el oficio DGAJ-CFCE-2021-00042,<sup>818</sup> se solicitó a JETWAY información relacionada con su estructura de capital social, su participación en grupos de interés económico o en otras empresas relacionadas al STMP, sus mecanismos utilizados para determinar horarios en la prestación del STMP, información sobre número de viajes, precios efectivamente cobrados, pasajeros turistas y locales transportados por JETWAY, su participación y funcionamiento en las juntas de programación

<sup>816</sup> Se indica que la gráfica es de elaboración propia con información proporcionada mediante el folio 18282.

<sup>817</sup> Folios 18308 a 18431.

<sup>818</sup> Folios 9151 a 9156.



en las terminales de las rutas en donde presta el STMP, la inversión mínima para operar rentablemente y el plazo de recuperación de esta, el volumen mínimo de pasajeros para operar de forma rentable y su expectativa de ganancias, así como los datos para calcular sus participaciones en el mercado del STMP y documentación sobre sus planes de negocios, respecto de lo cual JETWAY presentó lo siguiente:

**4.5.6 Documentales privadas**<sup>819</sup> consistentes en los escritos del cinco,<sup>820</sup> doce<sup>821</sup> y diecinueve de noviembre,<sup>822</sup> del dos mil veintiuno, signados por el representante legal de JETWAY, mediante los cuales desahoga el requerimiento de información del seis de octubre del dos mil veintiuno y aclara la información requerida mediante acuerdo emitido el cinco de noviembre del mismo año, respectivamente, de los que se desprende lo siguiente:

*A) Pertenencia de sus accionistas a otra empresa o grupo de interés económico relacionado con el STMP*

JETWAY indicó que sus accionistas

B

<sup>823</sup>

*B) Mecanismo para la determinación de precios*

JETWAY refiere que quien toma la decisión sobre la determinación de sus precios es

B

| Categorías              | Precio | Impuesto | Efectivamente cobrado |
|-------------------------|--------|----------|-----------------------|
| Adulto Turista Sencillo | B      | B        | \$175.26              |
| Adulto turista redondo  |        |          | \$165.26              |
| Menor Turista sencillo  |        |          | \$140.26              |
| Menor Turista Redondo   |        |          | \$130.26              |

<sup>819</sup> Folios 12205 a 12222.

<sup>820</sup> Folios 12205 a 12222.

<sup>821</sup> Folios 181216 a 181223. Al respecto, se trata de un escrito en alcance por el que JETWAY da respuesta a la pregunta trece del requerimiento de información formulado mediante oficio DGAJ-CFCE-2021-00042. Idéntica información consta en el escrito presentado por JETWAY el diecinueve de noviembre del veintiuno, por lo que para evitar repeticiones innecesarias se valoran integralmente en un sola ocasión.

<sup>822</sup> Folios 18432 a 18435.

<sup>823</sup> JETWAY estableció que la estructura de su capital social se configura de la siguiente forma:

B

Eliminado: 2 tablas, 6 renglones y 18 palabras.



|                              |  |         |
|------------------------------|--|---------|
| Empleado                     |  | \$80.00 |
| Adulto Quintana Roo Sencillo |  | \$70.00 |
| Adulto Quintana Roo Redondo  |  | \$65.00 |
| Empleados Ayuntamiento RT    |  | \$58.00 |
| INAPAM                       |  | \$55.00 |
| Menor Quintana Roo Sencillo  |  | \$40.00 |
| Menor Quintana Roo Redondo   |  | \$37.50 |
| Adulto Local Isla Sencillo   |  | \$35.00 |
| INAPAM Local Isla            |  | \$30.00 |
| INAPAM Local Isla RT         |  | \$27.50 |
| Menor Local Isla             |  | \$20.00 |

Refiere que MAGNA aumentó los precios de las categorías menor y adulto de la siguiente manera: (i) en la tarifa de viaje sencillo de adulto, de \$190.00 (ciento noventa pesos 00/100 M.N.) a \$240.00 (doscientos cuarenta pesos 00/100 M.N.) y en la tarifa de viaje redondo de \$380.00 (trescientos ochenta pesos 00/100 M.N.) a \$450.00 (cuatrocientos cincuenta pesos 00/100 M.N.); en la tarifa de viaje sencillo de menor de \$150.00 (ciento cincuenta pesos 00/100 M.N.) a \$170.00 (ciento setenta pesos 00/100 M.N.) y en la tarifa de viaje redondo de \$300.00 (trescientos pesos 00/100 M.N.) a \$345.00 (trescientos cuarenta y cinco pesos 00/100 M.N.); sin embargo, JETWAY B

Así mismo, indicó que B

C) Mecanismo para determinación de horarios para la prestación del STMP

JETWAY indicó que B

Señaló que los ajustes de las rutas pueden B

Los factores que toma en cuenta para determinar un nuevo horario de viaje, por grado de importancia, son: B

Eliminado: 1 tabla, 8 renglones y 37 palabras.

<sup>824</sup> Folio 18436.

<sup>825</sup> Ídem.





Además, señala los horarios de MAGNA, dicha información es consistente con lo señalado en el numeral 4.2.6.1.9. al cual se remite para evitar innecesarias repeticiones.

JETWAY manifiesta que cuenta con embarcaciones que navegan a una [REDACTED] B [REDACTED]

[REDACTED] B  
[REDACTED]

Refirió que los aumentos en la demanda [REDACTED] B [REDACTED]

D) Número de viajes efectuados y variaciones por día desde el inicio de operaciones

JETWAY indicó que comenzó a operar desde el mes de julio del dos mil veintiuno y los ajustes de número de viajes se realizaron conforme [REDACTED] B [REDACTED]

JETWAY adicionó que existe [REDACTED] B [REDACTED]

Indicó que, si bien no lleva una bitácora de cada cancelación de horario y tampoco le es posible informar a la COFECE ese nivel de detalle, puede señalar que las eventualidades pueden ser apreciadas en el anexo denominado "CONTEO RUTA 2021XLS", dicha información se analiza en el numeral 4.5.6.14.

E) Participación en juntas de programación

JETWAY señaló que no se encuentra obligada a notificar cambios de horarios o tarifas, pero sí participa en la junta de programación en la RUTA PUERTO JUÁREZ, realizada por la APIQROO ( integrada por un representante de la APIQROO, un representante de la Capitanía del Puerto y un representante de MAGNA). Estas se realizan los lunes y cada prestador del STMP presenta sus horarios de operación en LA RUTA ISLA MUJERES. Si no hay conflictos quedan presentadas, se analizan lugares dónde operar, y señaló que a esta reunión no asiste el gerente general de JETWAY. Señaló también que, hasta la fecha no ha existido controversia con relación a posiciones de atraque porque hay suficientes.

F) Inversión mínima y tiempo de recuperación de la inversión

Indicó JETWAY que pretende operar con [REDACTED] B [REDACTED]

Eliminado: 13 renglones y 39 palabras.



B

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Descuento sobre precio MAGNA | B |
| Participación esperada       |   |
| Ocupación                    |   |
| Barco de respaldo            |   |
| Número de barcos             |   |

Asimismo, señaló que la necesidad de contar con B

Indicó que para poder tener un servicio continuo y evitar interrupciones, B

Refirió que en el caso de operar solos el mercado, el número de sus embarcaciones serían insuficientes, dado que el promedio diario por ruta de los pasajeros transportados en el mercado es mucho mayor que su capacidad.

Indicó que las embarcaciones de MAGNA son mucho más grandes que las de ellos ya que ha operado en periodos largos la ruta de manera monopólica.

Manifestó que para determinar el número de embarcaciones necesarias dependerá de la estrategia de cada competidor y que la presunción de tres embarcaciones es propia de JETWAY. Señaló que el cálculo se hace considerando una B

G) Necesidad de contar con capital de trabajo para operar el STMP

Señala que se requiere un monto aproximado por mes de B. Lo anterior conforme a la estimación en pesos mexicanos que se menciona en la siguiente tabla:

<sup>827</sup> JETWAY indica que se encuentra ubicado frente al lote uno, manzana siete, supermanzana ochenta y siete, de Puerto Juárez, municipio de Benito Juárez, Quintana Roo.

<sup>828</sup> Folio 18436.





| Conceptos Erogables          |   |
|------------------------------|---|
| DIESEL                       | B |
| API                          |   |
| TRIPULACIONES                |   |
| COSTO ADMINISTRATIVO         |   |
| NÓMINA ADMINISTRATIVA/VENTAS |   |
| COSTO TAQUILLA               |   |
| MUELLE                       |   |
| TOTAL COSTOS                 |   |

Asimismo, indicó que se requieren **B** relacionados con la adquisición de embarcaciones y especifica que es un costo estimado por JETWAY y que es muy variable en precios, tipos, estilos, estados, etcétera.

JETWAY refiere que sus barcos fueron contruidos en **B** por lo que son embarcaciones antiguas, lo que hace difícil estimar un valor real.<sup>829</sup>

*H) Volumen mínimo de pasajeros para operar de manera rentable*

JETWAY estima que requiere **B**. Por lo tanto, sobre ese dato calcula el número de pasajeros necesarios para que con ese monto promedio se pueda estimar el ingreso necesario para llegar al punto de equilibrio, como sigue:

**B**

Señala JETWAY que, basado en los datos del dos mil diecinueve, con una participación del **B**

[Redacted text block]

Asimismo, indica que los **B** pasajeros diarios son necesarios para operar rentablemente, se refieren al total de pasajeros movilizados de forma diaria con todas las embarcaciones disponibles en su conjunto para poder llegar a un punto de equilibrio. Adicionalmente, refiere que la expectativa mínima de ganancias por prestar el STMP en la RUTA PUERTO JUÁREZ es

Eliminado: 1 tabla, 6 renglones y 40 palabras.



del [REDACTED] B sobre los activos dado que es un mercado de riesgo y desgaste adicional que requiere "Know How".<sup>830</sup>

*1) Datos para calcular sus participaciones de mercado*

Sobre los datos que permiten calcular las participaciones de mercado de JETWAY, señaló que no se cuenta con un dato preciso sobre participación de mercado debido a que les es imposible contar con la información del competidor, pero proporciona información propia.

| Ingresos por boletos         |         |   |          |   |
|------------------------------|---------|---|----------|---|
| Categorías                   | Boletos | % | Ingresos | % |
| Adulto Local Isla            | B       |   |          |   |
| Menor Local Isla             |         |   |          |   |
| INAPAM Local Isla RT         |         |   |          |   |
| INAPAM Local Isla Sencillo   |         |   |          |   |
| Total                        |         |   |          |   |
| Adulto Quintana Roo Redondo  |         |   |          |   |
| Adulto Quintana Roo Sencillo |         |   |          |   |
| Menor Quintana Roo Redondo   |         |   |          |   |
| Menor Quintana Roo Sencillo  |         |   |          |   |
| Total                        |         |   |          |   |
| Empleado                     |         |   |          |   |
| Empleados Ayuntamiento RT    |         |   |          |   |
| Total                        |         |   |          |   |
| Adulto Turista Sencillo      |         |   |          |   |
| Adulto Turista Redondo       |         |   |          |   |
| Menor Turista Redondo        |         |   |          |   |
| INAPAM                       |         |   |          |   |
| Total                        |         |   |          |   |

Asimismo, el número de boletos vendidos por cada categoría que maneja.<sup>831</sup>

| Boletos vendidos por categoría |       |        |            |         |       |
|--------------------------------|-------|--------|------------|---------|-------|
| Categorías                     | Julio | Agosto | Septiembre | Octubre | Total |
| Adulto Local Isla              | B     |        |            |         |       |
| Adulto QROO. Isla              |       |        |            |         |       |
| Adulto QROO. Sencillo          |       |        |            |         |       |
| Adulto Turista Red.            |       |        |            |         |       |
| Adulto Turista Sencillo        |       |        |            |         |       |
| Ayuntamiento Especial          |       |        |            |         |       |
| Empleado                       |       |        |            |         |       |
| Empleados Ayuntamiento RT      |       |        |            |         |       |
| Especial                       |       |        |            |         |       |
| INAPAM                         |       |        |            |         |       |
| INAPAM Local Isla RT           |       |        |            |         |       |

Eliminado: 2 tablas y 4 palabras.

<sup>830</sup> Al respecto, contextualmente se infiere que JETWAY se refiere a un conocimiento práctico o habilidad para desarrollarse en una determinada industria, traducándose literalmente al español, como "saber cómo".

<sup>831</sup> Folios 18216 a 18223. Información idéntica expresó en su escrito de fecha doce de noviembre del dos mil veintiuno. Se indica que los datos expresados corresponden a los meses señalados para el año dos mil veintiuno.





| Boletos vendidos por categoría |       |        |            |         |       |
|--------------------------------|-------|--------|------------|---------|-------|
| Categorías                     | Julio | Agosto | Septiembre | Octubre | Total |
| B                              |       |        |            |         |       |

Reitera el número mensual de boletos:

|   |
|---|
| B |
|---|

*J) Número de pasajeros turistas y locales para el tiempo durante el que ha prestado el servicio de STMP*

JETWAY indicó<sup>832</sup> que ha operado en la RUTA PUERTO JUÁREZ desde julio del dos mil veintiuno y B sobre su mezcla comercial.

*K) Planes o prospectos de negocios*

JETWAY exhibe información en su anexo "Estudio Isla Mujeres inicial.xls" e indica que es el documento dinámico en el cual se pueden analizar diversos panoramas y escenarios, señalando que es información desactualizada por que fue formulada para el año dos mil diecinueve, teniendo en consideración B

Eliminado: 2 tablas, 2 renglones y 17 palabras.

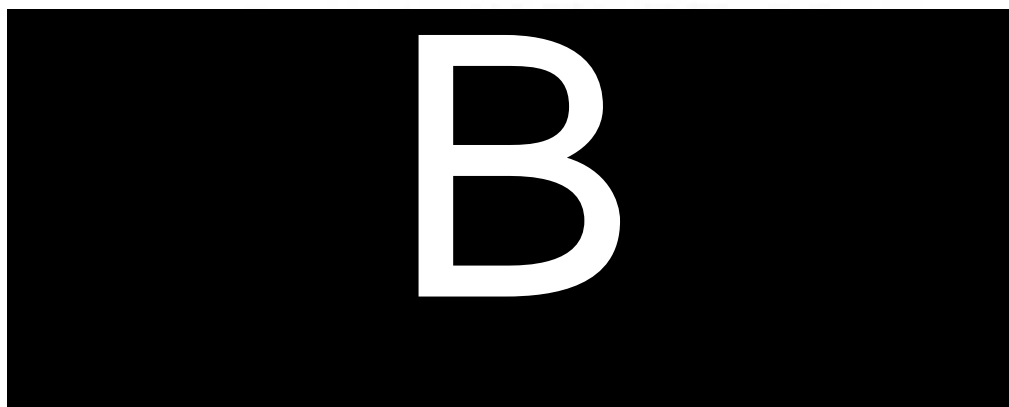
<sup>832</sup> Resultado obtenido de acuerdo con la división de los ingresos entre el número de pasajeros.

<sup>833</sup> Folios 18216 a 18223.





Sostiene que los motivos de entrada se deben a que el flujo de pasajeros en Isla Mujeres **B**, a pesar de un decrecimiento en **B** lo cual denota el carácter **B** a por ser una **B** y la poca afectación de la salida o entrada de competidores, de acuerdo con lo siguiente:<sup>834</sup>



JETWAY manifestó que consideró que **B**

Señaló que la ventaja estratégica de MAGNA se encuentra en su Muelle Gran Puerto, **B**



JETWAY señaló que partiendo de los datos del dos mil dieciocho, se tenían disponibles cinco punto cuatro millones de pasajeros en la ruta y se estimó que un ochenta a ochenta y cinco por ciento (80% a 85%) provendría de Puerto Juárez.

Para tal efecto, JETWAY consideró las “Jetways”,<sup>835</sup> debido a que estas embarcaciones se las había devuelto MARINSA después de salirse de operación y estaban disponibles.

*L) De las razones por las cuales JETWAY considera que operar determinado muelle puede otorgarle ventajas competitivas*

<sup>834</sup> Gráfica elaborada por JETWAY.

<sup>835</sup> Nombre que reciben las embarcaciones de JETWAY.



JETWAY señaló que la razón es porque geográfica y logísticamente el muelle de APIQROO<sup>836</sup> ha quedado en mala posición comercial, dado que no compite contra Gran Puerto (por falta de estacionamientos, transporte público, ubicación en tanto está más alejado de las rutas de taxis y visualmente el muelle de Gran Puerto avasalla al turista haciéndole creer que es el único). El efecto de la preponderancia de MAGNA se debe a su muelle, mismo que al ser particular, solo le sirve a sí mismo.

Según JETWAY, Gran Puerto mueve aproximadamente el ochenta a ochenta y cinco por ciento (80% a 85%) del flujo de pasajeros a Isla Mujeres. Indica que, si bien en flujo es lo que estiman en ingresos, pudiera ser menos debido a que la mezcla comercial en la ZONA HOTELERA puede permitir un ingreso mayor, así que suponen que en ingreso puede ser de un setenta por ciento (70%) en Gran Puerto, refiriendo que en la ZONA HOTELERA cobran aproximadamente \$500.00 (quinientos pesos 00/100 M.N), contra \$450.00 (cuatrocientos cincuenta pesos 00/100 M.N) en Gran Puerto y no aceptan plan local, es decir, su mezcla es más cara.

Expresó que de esos cinco punto cuatro millones de pasajeros, habría que considerar que un porcentaje no sería alcanzable desde Puerto Juárez y consideraban que la entrada de JETWAY al mercado generaría una guerra de precios que alcanzaría al menos un diez por ciento (10%) menos de valor de mercado, por lo tanto, el mercado disponible en toda la ruta sería de B

|                               |
|-------------------------------|
| Pasajeros anuales             |
| Participación Puerto Juárez   |
| Participación Zona Hotelera   |
| Participación Zona Magna      |
| Pasajeros disponibles anuales |
| Pasajeros diarios             |
| Valor Mercado                 |
| Participación Zona Magna      |

B

B

Todo ello, reitera JETWAY, en un escenario de entrada al mercado a través del B

Aclara que bajo los supuestos señalados, el punto de equilibrio sería cercano al B y debido a la supuesta igualdad de condiciones geográficas y por las características del B no hubiera sido necesario B el precio más que un B Situación que JETWAY esperaba que fuera alcanzable con las embarcaciones que ya tenían.

<sup>836</sup> Contextualmente se infiere que JETWAY se refiere al muelle de Isla Mujeres.



Señala JETWAY que actualmente existen tres opciones para cruzar a Isla Mujeres: (i) ZONA HOTELERA (Tortugas, Embarcadero, Caracol); (ii) Puerto Juárez (Gran Puerto, APIQROO y [REDACTED] B [REDACTED]);<sup>837</sup> y (iii) Terminal de Transbordadores de la APIQROO en Punta Sam, manifestando que esas zonas son geográficas y no portuarias, y en todas domina MAGNA.

Así mismo, se desprenden diversas impresiones sobre la ubicación de los puertos referidos, indicando datos históricos y algunas características que se circunscriben a señalar la importancia comercial que para JETWAY tiene [REDACTED] B [REDACTED] en los términos previamente señalados.

Por su parte, a su escrito del cinco de noviembre del dos mil veintiuno acompañó los elementos de convicción siguientes:<sup>838</sup>

**4.5.6.1 Documental pública**<sup>839</sup> consistente en la copia certificada<sup>840</sup> del instrumento público que contiene el acta número tres cientos noventa y ocho (398), proveniente del volumen "C", del veintisiete de octubre del dos mil quince, pasada ante la fe del notario público número uno, del estado de Yucatán, de cuyo contenido se desprende la constitución social de JETWAY, así como el otorgamiento de poder general para pleitos y cobranzas a favor de [REDACTED] A [REDACTED], como integrante del Consejo de Administración de dicha persona jurídica.

**4.5.6.2 Documental pública**<sup>841</sup> consistente en la copia certificada del instrumento público que contiene el acta número quinientos noventa y seis (596), del treinta de mayo del dos mil diecisiete, pasada ante la fe del notario público número cuarenta y cuatro, del estado de Yucatán, misma de cuyo contenido se desprende la protocolización del Acta de Sesión Extraordinaria de JETWAY, del ocho de mayo del dos mil diecisiete, en donde se describe la estructura de capital social de dicha persona jurídica.

**4.5.6.3 Documental pública**<sup>842</sup> consistente en la copia certificada del expediente del juicio amparo [REDACTED] B [REDACTED] [REDACTED]

<sup>837</sup> JETWAY no explica a qué se refiere con este término.

<sup>838</sup> Al respecto, se hace la diferenciación debido a que el análisis de las documentales privadas presentadas por JETWAY, consistentes en sus escritos de desahogo de los requerimientos formulados fueron llevados a cabo de forma sistemática, sin embargo, la presentación de los elementos de convicción se hizo mediante los escritos del cinco y diecinueve de noviembre del dos mil veintiuno, como aparece indicado.

<sup>839</sup> Folios 13348 a 14326.

<sup>840</sup> Al respecto, se advierte que JETWAY, acompañó copia simple del mismo instrumento, misma que consta agregada al EXPEDIENTE, en los folios 12278 a 12344.

<sup>841</sup> Folios 13329 a 13340.

<sup>842</sup> Folios 13348 a 14326.

<sup>843</sup> Al respecto, se advierte que JETWAY, acompañó copia simple del elemento, misma que consta agregada al EXPEDIENTE, en los folios 12352 a 13328.





B

**4.5.6.4 Documental pública<sup>844</sup>** consistente en la copia certificada del expediente del juicio amparo indirecto B

**4.5.6.5 Documental pública<sup>846</sup>** consistente en la copia certificada del expediente del juicio amparo indirecto B

**4.5.6.6 Documental pública<sup>848</sup>** consistente en la copia certificada del primer tomo del expediente del juicio amparo indirecto B

**4.5.6.7 Elemento aportado por la ciencia<sup>850</sup>** consistente en cuatro archivos en formato pdf, que contienen las versiones digitalizadas de cuatro minutas de sesiones del subcomité de operaciones para la asignación de bandas rutas de carga, ruta de pasajeros y operadores turísticos en la Terminal Isla Mujeres, celebradas el nueve y dieciséis de agosto, así como, el veintidós y veintiséis de julio, todos del dos mil veintiuno.

De lo anterior es posible identificar que: (i) los asistentes son los integrantes del subcomité de operaciones de la Terminal Isla Mujeres, a saber, un representante de la Coordinación General del Recinto proveniente de la APIQROO, un representante de MAGNA, un representante de JETWAY y un

<sup>844</sup> Folios 14994 a 15346.

<sup>845</sup> Al respecto, se advierte que JETWAY, acompañó copia simple del mismo elemento, misma que consta agregada al EXPEDIENTE, en los folios 14327 a 14677.

<sup>846</sup> Folios 15646 a 16263.

<sup>847</sup> Al respecto, se advierte que JETWAY, acompañó copia simple del mismo elemento, misma que consta agregada al EXPEDIENTE, en los folios 14678 a 14993.

<sup>848</sup> Folios 17035 a 17605.

<sup>849</sup> Al respecto, se advierte que JETWAY, acompañó copia simple del mismo elemento, misma que consta agregada al EXPEDIENTE, en los folios 16264 a 16800.

<sup>850</sup> Folios 12345 a 12351.

Eliminado: 16 renglones y 28 palabras.



representante de la Capitanía de Isla Mujeres; (ii) los temas tratados se circunscriben a la notificación de los horarios de atraque en los muelles por parte de los prestadores del STMP y a asuntos generales.

El elemento de convicción señalado tiene el alcance de probar que se celebran juntas de programación para la Terminal Isla Mujeres, a las que asisten de forma recurrente las personas relacionadas con el funcionamiento y operación de las terminales, antes descritas.

Asimismo, el desarrollo de las juntas de programación adopta un esquema muy similar en todos los casos, sirviendo como puente de comunicación entre la Capitanía de Puerto, la Administración Portuaria y prestadores del STMP, en las que se discuten los pormenores del funcionamiento de las Terminales y muelles, destacando fundamentalmente lo relativo a la notificación de horarios de atraque de embarcaciones.

Dicha información es consistente con lo concluido en el numerales 4.5.2.4, 4.5.4.6, 4.5.4.7, 4.5.6.7, 4.5. y 4.5.6.7. a los que se remite para evitar innecesarias repeticiones pero indican, entre otras cosas, el funcionamiento de las juntas de programación, quienes las integran, así como sus características generales, por lo que genera certeza de su existencia y forma de operación descrita en los términos indicados.

Al ser **elementos aportados por la ciencia**, su valor probatorio queda al prudente arbitrio de la autoridad y al ser ofrecido por JETWAY sirve para atribuir a éste que asiste a las juntas de programación de la Terminal Isla Mujeres, en donde son entregadas las propuestas de horarios por los prestadores del STMP.

En el acuerdo emitido por la DGAJ el doce de noviembre del dos mil veintiuno<sup>851</sup> se requirió a JETWAY para que aclarara y/o presentara información relacionada con el número de viajes, precios efectivamente cobrados, pasajeros transportados por JETWAY, la inversión mínima para operar rentablemente y el plazo de recuperación de esta, el volumen mínimo de pasajeros para operar de forma rentable y su expectativa de ganancias, así como los datos para calcular sus participaciones en el mercado del STMP y la documentación sobre sus planes de negocios, respecto de lo cual JETWAY presentó por escrito del diecinueve de noviembre de dos mil veintiuno, lo siguiente:

**4.5.6.8 Elemento aportado por la ciencia**<sup>852</sup> consistente en el archivo en formato pdf denominado "*Anexo 1 Posición financiera balance general 2020*", de cuyo contenido se aprecia la versión electrónica, no auditada, del Balance General de Resultados de JETWAY, con fecha de creación del dieciocho de noviembre del dos mil veintiuno, del que se desprenden montos relativos a los pasivos y activos del referido agente económico, para el treinta y uno de diciembre del dos mil veinte.

**4.5.6.9 Elemento aportado por la ciencia**<sup>853</sup> consistente en el archivo en formato pdf denominado "*Anexo 2 Estado de Resultados 2020*", de cuyo contenido se aprecia la versión electrónica, no auditada, del estado de resultados de JETWAY, para el periodo

<sup>851</sup> Folios 18226 a 18234.

<sup>852</sup> Folio 18436.

<sup>853</sup> Folio 18436.





comprendido del primero al treinta y uno de diciembre del dos mil veinte, con fecha de creación del dieciocho de noviembre del dos mil veintiuno.

**4.5.6.10 Elemento aportado por la ciencia**<sup>854</sup> consistente en el archivo en formato pdf denominado "*Anexo 3 Posición financiera balance general 2021*", de cuyo contenido se aprecia la versión electrónica, no auditada, del Balance General de Resultados de JETWAY, con fecha de creación del dieciocho de noviembre del dos mil veintiuno, del que se desprenden montos relativos a los pasivos y activos del referido agente económico, para el treinta y uno de octubre del dos mil veintiuno.

**4.5.6.11 Elemento aportado por la ciencia**<sup>855</sup> consistente en el archivo en formato pdf denominado "*Anexo 4 Estado de Resultados 2021*", de cuyo contenido se aprecia la versión electrónica, no auditada, del Estado de Resultados de JETWAY, para el periodo comprendido del primero al treinta y uno de octubre del dos mil veinte, con fecha de creación del dieciocho de noviembre del dos mil veintiuno.

Del mismo se advierte que para el mes de octubre JETWAY

B

B

Eliminado: 1 tabla y 9 palabras.

<sup>854</sup> Folio 18436.

<sup>855</sup> Folio 18436.



**4.5.6.12. Elemento aportado por la ciencia<sup>856</sup>** consistente en el archivo en formato pdf denominado “ANEXO 6 DECLARACION OCTUBRE 2021 GBC”, de cuyo contenido se aprecia la versión electrónica de la declaración provisional o definitiva de impuestos federales de JETWAY, presentada ante el Servicio de Administración Tributaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del Gobierno de México, el dieciocho de enero del dos mil veintiuno, correspondiente al ejercicio fiscal dos mil veintiuno.

**4.5.6.13. Elemento aportado por la ciencia<sup>857</sup>** consistente en el archivo en formato pdf denominado “Anexo 8 Contrato de Fletamento Isla Mujeres”, que contiene la versión digitalizada del Contrato de Fletamento Estándar a Casco Desnudo, nombre clave

[REDACTED] B [REDACTED]

**4.5.6.14. Elemento aportado por la ciencia<sup>858</sup>** consistente en el archivo en formato .xlsx denominado “ANEXO 9 CONTEO RUTAS 2021”, de cuyo contenido se aprecia la versión electrónica de una base de datos que comprende el número total de viajes, segmentado por día y horarios, realizados por JETWAY, correspondiente a la RUTA PUERTO JUÁREZ, para el periodo comprendido del quince de julio al once de noviembre del dos mil veintiuno.

De dicho documento se advierte que el número de viajes de JETWAY [REDACTED] B [REDACTED] desde que inició operaciones en julio de dos mil veintiuno, como se observa en la siguiente tabla.

[REDACTED] B [REDACTED]

**4.5.6.15. Elemento aportado por la ciencia<sup>861</sup>** consistente en el archivo en formato .xlsx denominado “ANEXO 10 Costos y Gastos”, de cuyo contenido se aprecia la versión electrónica de una tabla, con datos relativos a costos de venta y gastos de administración de JETWAY.

JETWAY manifiesta que [REDACTED] B [REDACTED] son la renta de embarcaciones, combustibles y salarios como se refiere en la siguiente tabla:

[REDACTED] B [REDACTED]

<sup>856</sup> Folio 18436.

<sup>857</sup> Folio 18436.

<sup>858</sup> Folio 18436.

<sup>859</sup> Contempla información hasta el once de noviembre.

<sup>860</sup> Contempla viajes redondos.

<sup>861</sup> Folio 18436.



## B

- 4.5.6.16. Elemento aportado por la ciencia<sup>862</sup> consistente en el archivo en formato .xlsx denominado “ANEXO 11 ESTUDIO ISLA MUJERES inicial”, de cuyo contenido se aprecia la versión electrónica de una base de datos dinámica, relativa al análisis de JETWAY, utilizado para proyectar su entrada al mercado del STMP en la RUTA PUERTO JUÁREZ, del que se desprende lo siguiente:

[espacio en blanco]

Eliminado: 1 tabla.

<sup>862</sup> Folio 18436.



| Apartado                 | Elemento                          | Descripción |
|--------------------------|-----------------------------------|-------------|
| Datos                    | Datos financieros                 | B           |
|                          | Datos Arrendamiento Financiero    |             |
|                          | Datos de Mercado                  |             |
|                          | Datos competencia                 |             |
|                          | Datos Barcos                      |             |
|                          | Datos Ruta                        |             |
| Barcos                   | Datos generales                   |             |
| Ejemplos barco           | Fotografías                       |             |
| Costos muelle            | Tabla dinámica                    |             |
| Costo personal           | Nómina por embarcación            |             |
| Precios                  | Tabla dinámica                    |             |
| "Leasing"                | Cuadro de amortización financiero |             |
| Financiamiento de muelle | Cuadro                            |             |
| Estadísticas             | Tabla                             |             |

Eliminado: 2 tablas.

**4.5.6.17. Elemento aportado por la ciencia<sup>863</sup>** consistente en el archivo en formato .xlsx denominado "*ANEXO 12 RUTAS DIARIAS POR PUERTO Y HORA*", de cuyo contenido se aprecia la versión electrónica de una base de datos, relativa al número total de pasajeros y viajes expresados en forma porcentual efectuados por JETWAY, dentro de la RUTA PUERTO JUÁREZ, segmentados por ruta y horarios, así como el número de boletos vendidos y los ingresos obtenidos, durante el periodo comprendido del quince de julio al treinta y uno de octubre del dos mil veintiuno.

|     | ISLA MUJERES |           | PUERTO JUÁREZ |           | TOTAL |           |
|-----|--------------|-----------|---------------|-----------|-------|-----------|
| MES | RUTAS        | PASAJEROS | RUTAS         | PASAJEROS | RUTAS | PASAJEROS |
| B   |              |           |               |           |       |           |
|     | ISLA MUJERES |           | PUERTO JUAREZ |           | TOTAL |           |

<sup>863</sup> Folio 18436.





| MES      | RUTAS | PASAJEROS | RUTAS | PASAJEROS | RUTAS | PASAJEROS |
|----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|
| <b>B</b> |       |           |       |           |       |           |

JETWAY presentó los elementos aportados por la ciencia descritos en los numerales 4.5.4.6.7, 4.5.6.8., 4.5.6.9., 4.5.6.10., 4.5.6.11., 4.5.6.12., 4.5.6.13., 4.5.6.14., 4.5.6.15., 4.5.6.16. y 4.5.6.17., por lo que se consideran reconocidos por esta persona ayuda a corroborar la veracidad y fiabilidad del contenido de dichos archivos electrónicos, y de los que, entre otras cuestiones se advierte que participa en el MR PUERTO JUÁREZ prestando el STMP en modalidad ferri con tres embarcaciones propias que operan la RUTA PUERTO JUÁREZ.

#### WINJET

En el acuerdo del seis de octubre del dos mil veintiuno,<sup>864</sup> se solicitó a WINJET información relacionada con “sus mecanismos utilizados para determinar horarios en la prestación del STMP, información sobre número de viajes, precios efectivamente cobrados, pasajeros turistas y locales transportados por WINJET, su participación y funcionamiento en las juntas de programación en las terminales de las rutas en donde presta el STMP, la inversión mínima para operar rentablemente y el plazo de recuperación de esta, el volumen mínimo de pasajeros para operar de forma rentable, su expectativa de ganancias, así como los datos para calcular sus participaciones en el mercado del STMP y documentación sobre sus planes de negocios, respecto de lo cual la WINJET presentó lo siguiente:

**4.5.7 Documental privada<sup>865</sup>** consistente en el escrito presentado en la OFICIALÍA el diez de noviembre del dos mil veintiuno, mediante el cual desahoga el requerimiento del seis de octubre del dos mil veintiuno.

WINJET indica que el mecanismo para la asignación de horarios que utiliza es **B**

Indica que no existe relación entre la determinación de horarios y el permiso con el que cuenta para operar el STMP, pues no se encuentra obligado a notificar las modificaciones de horarios, sin embargo, por costumbre lo notifica a la Capitanía del Puerto y a la APIQROO. Señala que en los permisos únicamente consta la obligación de notificar a la SCT la modificación de tarifas, incluyendo una imagen de donde se desprende un numeral “TERCERA”, que señala está incorporado al permiso, en la que se aprecia lo señalado por WINJET.

Además establece que “[...]”

<sup>864</sup> Folios 9162 a 9165.

<sup>865</sup> Folios 17978 a 18009.



B

II

866

Manifiesta que el horario del puerto es definido por la APIQROO de conformidad con las necesidades de operación del puerto y que los horarios de los prestadores del STMP no son definidos por la administración portuaria.

Explica que las posiciones de atraque son espacios asignados en donde las embarcaciones harán la operación de embarque y desembarque.

Según su dicho, la APIQROO únicamente define las tarifas por el uso de la infraestructura del muelle, que son cobradas a las navieras. Asimismo, señala que la coordinación que mantienen las navieras con la APIQROO es para el debido funcionamiento del puerto en su carácter de usuarios, y no se trata de una coordinación entre prestadores del STMP.

A la junta de programación de la RUTA COZUMEL asisten el representante de CAPITANÍA COZUMEL, el representante de APIQROO y el representante operativo de las empresas que presta el STMP. Los conflictos sobre posiciones son resueltos por la APIQROO o NAVEGA, señalando que en ambos casos existen suficientes posiciones de atraque.

En cuanto a la inversión mínima requerida para operar como prestador del STMP señala que depende de las rutas que se pretenda atender y que proporciona la inversión requerida para operar la RUTA COZUMEL, en la que se

B

II

B

II

Eliminado: 1 párrafo, 13 renglones y 11 palabras.





Costo variable por pasajero<sup>867</sup>

B

Costos semifijos por ruta

B

Costo por Embarcación anual

B

Gastos Fijos Anuales

B

Eliminado: 4 tablas.

Indica costos anuales considerando la operación de un solo operador, dos operadores, tres operadores y situación actual de aforo con información de dos mil diecinueve. Concluye que si hay más operadores aumenta el precio promedio y, por tanto, el punto de equilibrio a alcanzar para cubrir costos fijos y la inversión en activos, por lo que el uso de barcos nuevos aumenta el costo promedio por pasajero, como se observa a continuación.

<sup>867</sup> Tablas replicadas de la información presentada por MAGNA.



Estimados suponiendo Barcos Nuevos y Financiamiento (2019)

B

Estimados considerando barcos usados

B

Estimados considerando dos empresas con barcos nuevos

B

Estimados tres empresas con barcos nuevos

B

En cuanto a la expectativa mínima de ganancias, señala que se esperaría, al menos, B

Indica que, tomando en cuenta el número de pasajeros de MAGNA y sus propios datos, un estimado participaciones de mercado.

| Mes | 2020  |        | 2021  |        |
|-----|-------|--------|-------|--------|
|     | MAGNA | WINJET | MAGNA | WINJET |

<sup>868</sup> Al respecto, debe considerarse que la tasa B comienza a partir del B sobre la inflación, lo que daría como resultado del B respecto de la inversión, con una inflación actual acumulada de aproximadamente del seis por ciento (6%), conforme al INPC.



|            |
|------------|
| Enero      |
| Febrero    |
| Marzo      |
| Abril      |
| Mayo       |
| Junio      |
| Julio      |
| Agosto     |
| Septiembre |
| Octubre    |
| Noviembre  |
| Diciembre  |

B

Si se toma en cuenta la capacidad por número de asientos la participación estimada sería de B para MAGNA, y de B para WINJET. Lo anterior porque las embarcaciones con las que cuenta MAGNA tienen mayor capacidad (cuenta con tres barcos de cuatrocientos pasajeros, dos barcos con capacidad de cuatrocientos cincuenta pasajeros y dos barcos con capacidad de ochocientos pasajeros); mientras que WINJET cuenta con cuatro embarcaciones B, así, la capacidad total de WINJET es de B mientras que la de MAGNA es de B.

Por último, refiere que derivado de s B, actualmente B siendo su plan B de las decisiones tomadas por su competencia, pudiendo analizarse desde el punto de vista económico a través de la llamada función de respuesta.

**4.5.7.1 Elemento aportado por la ciencia<sup>869</sup>** consistente en el archivo en formato .xlsx denominado “Anexo 1 – Información sobre precios efectivamente cobrados 2016 a 2021”, en el cual se aprecia una base de datos con información de WINJET relativa al número de pasajeros, boletos vendidos, precios promedio e ingresos promedio obtenidos por ello, segmentados por categorías y meses, en el periodo comprendido entre enero del dos mil dieciséis y octubre del dos mil veintiuno.

| Ingresos de WINJET por pasajeros |   |
|----------------------------------|---|
| Año                              | B |
| 2016                             |   |
| 2017                             |   |
| 2018                             |   |
| 2019                             |   |
| 2020                             |   |
| 2021                             |   |

<sup>869</sup> Folio 18041.



| Ingresos por categoría de boletos vendidos |              |
|--|--------------|
| Año  | Categoría    |
| 2016                                       | Turista      |
|  | Local        |
|  | Peninsular   |
|  | Quintana Roo |
|  | cortesías    |
| 2017                                       | Empleados    |
|  | Turista      |
|  | Local        |
|  | Peninsular   |
|  | Quintana Roo |
| 2018                                       | cortesías    |
|  | Empleados    |
|  | Turista      |
|  | Local        |
|  | Peninsular   |
| 2019                                       | Quintana Roo |
|  | cortesías    |
|  | Empleados    |
|  | Turista      |
|  | Local        |
| 2020                                       | Peninsular   |
|  | Quintana Roo |
|  | cortesías    |
|  | Empleados    |
|  | Turista      |
| 2021                                       | Local        |
|  | Peninsular   |
|  | Quintana Roo |
|  | cortesías    |
|  | Empleados    |

De la información presentada por WINJET se observa que sus ingresos B desde dos mil dieciséis a dos mil veintiuno, con excepción de marzo a noviembre de dos mil veinte que B, cuestión que se explica por la situación que atravesó el país con motivo de la pandemia por el virus de COVID-19.

Respecto de sus ventas, considerando las categorías principales que utiliza para vender boletos, se advierte que B

Eliminado: 109 palabras

<sup>870</sup> Las cifras se encuentran expresadas en pesos mexicanos.



**4.5.7.2 Elemento aportado por la ciencia<sup>871</sup>** consistente en el archivo en formato .xlsx denominado “Anexo 2 – Infor parti de mercado por rutas 2016-2021”, de cuyo contenido se aprecia una base de datos, relativa a los porcentajes de participación de mercado estimados por WINJET y sus competidores, calculados en términos de volumen de viajes efectuados diariamente, durante el periodo comprendido entre enero del dos mil dieciséis y octubre del dos mil veintiuno.

| Participación estimada por WINJET por número de viajes en porcentajes |   |
|---|---|
| año   |   |
| 2016  | B |
| 2017  |   |
| 2018  |   |
| 2019  |   |
| 2020  |   |
| 2021  |   |

**4.5.7.3 Elemento aportado por la ciencia<sup>873</sup>** consistente en el archivo en formato .xlsx denominado “Anexo 3 – Datos participaciones de mercado”, de cuyo contenido se aprecia una base de datos relativa a los porcentajes de participación de mercado estimados por WINJET y sus competidores, calculados en términos de volumen de viajes efectuados y de pasajeros transportados diariamente, durante el periodo comprendido entre enero del dos mil dieciséis y octubre del dos mil veintiuno.

| Participación estimada por WINJET por número de viajes y pasajeros transportados en porcentajes |   |
|---|---|
| año   |   |
| 2016  | B |
| 2017  |   |
| 2018  |   |
| 2019  |   |
| 2020  |   |
| 2021  |   |

De la información presentada por WINJET en los numerales 4.5.7.2. y 4.5.7.3. se observa que, en el periodo de dos mil dieciséis a dos mil veintiuno, la participación de los oferentes del STMP en ferri en la Ruta Cozumel B, si bien MAGNA ha mantenido B estas no son significativas, pues aún con la salida de B se observa que la proporción de viajes que atendía este agente fue adsorbida por ambas navieras.

<sup>871</sup> Folio 18041.

<sup>872</sup> Información que comprende hasta febrero de dos mil dieciocho que salió del mercado.

<sup>873</sup> Folio 18041.



**4.5.7.4 Elemento aportado por la ciencia**<sup>874</sup> consistente en el archivo en formato .xlsx denominado “Anexo 4 – Pasajeros por año”, de cuyo contenido se aprecia la versión electrónica de una base de datos, con información de WINJET, relativa al número de pasajeros transportados, segmentados por categorías, durante el periodo comprendido entre enero del dos mil dieciséis y octubre del dos mil veintiuno.

| Número de pasajeros transportados por WINJET |   |
|--|---|
| Año  |   |
| 2016   | B |
| 2017   |   |
| 2018   |   |
| 2019   |   |
| 2020   |   |
| 2021 <sup>875</sup>                          |   |
| total  |   |

| Número de pasajeros transportados por WINJET divididos por categoría |              |
|--|--------------|
| año  | Categoría    |
| 2016   | Turista      |
|  | Local        |
|  | Peninsular   |
|  | Quintana Roo |
|  | cortesías    |
| 2017   | Turista      |
|  | Local        |
|  | Peninsular   |
|  | Quintana Roo |
|  | cortesías    |
| 2018   | Turista      |
|  | Local        |
|  | Peninsular   |
|  | Quintana Roo |
|  | cortesías    |
| 2019   | Turista      |
|  | Local        |
|  | Peninsular   |
|  | Quintana Roo |
|  | cortesías    |
| 2020   | Turista      |
|  | Local        |
|  | Peninsular   |
|  | Quintana Roo |
|  | cortesías    |
| 2021   | Turista      |
|  | Local        |
|  | Peninsular   |
|  | Quintana Roo |
|  |              |

Eliminado: 1 tabla, 29 palabras

<sup>874</sup> Folio 18041.

<sup>875</sup> Información contabilizada hasta septiembre de dos mil veintiuno.





|  |           |     |
|--|-----------|-----|
|  | cortesías | .01 |
|--|-----------|-----|

De la información presentada por WINJET 4.5.7.1. y 4.5.7.4. se observan las categorías principales utilizadas para vender boletos, además se advierte que los pasajeros locales [refiere a las categorías "local", "peninsular" y "Quintana Roo"] son prácticamente iguales a las categorías de turistas. B

En estos **elementos aportados por la ciencia**, se afirman hechos propios de quienes los presentan por lo que es posible atribuirles la información contenida.

WINJET presentó los elementos aportados por la ciencia descritos en los numerales 4.5.7.1, 4.5.7.2, 4.5.7.3 y 4.5.7.4 por lo que se consideran reconocidos por esta persona y de los que, entre otras cuestiones, se advierten los ingresos observados por venta de boletos y categorías, así como los porcentajes que representan de sus ingresos totales, datos relacionados para el cálculo de sus participaciones de mercado y número de pasajeros por año.

#### XCARET

En el oficio DGAJ-CFCE-2021-00046,<sup>876</sup> se solicitó a XCARET información relacionada con su estructura de capital social, su participación en grupos de interés económicos o en otras empresas relacionadas al STMP, mecanismos utilizados para determinar horarios en la prestación del STMP, información sobre número de viajes, precios efectivamente cobrados, su participación y funcionamiento en las juntas de programación en las terminales de las rutas en donde presta el STMP, la inversión mínima para operar rentablemente y el plazo de recuperación de esta, el volumen mínimo de pasajeros para operar de forma rentable, expectativa de ganancias, así como los datos para calcular sus participaciones en el mercado del STMP y documentación sobre sus planes de negocios, respecto de lo cual la XCARET presentó lo siguiente:

**4.5.8 Documental privada<sup>877</sup>** consistente en el escrito presentado en OFICIALÍA el diecinueve de noviembre del dos mil veintiuno por XCARET.

XCARET establece que B

Del mismo se desprende que XCARET para fijar precios utiliza el B

Establece que su competencia actual es MAGNA y JETWAY, y sus tarifas proyectadas para entrar en la RUTA ISLA MUJERES son las siguientes:

<sup>876</sup> Folios 12126 a 12128.

<sup>877</sup> Folios 18403 a 18416.



Tarifas XCARET (pesos)

B

Para la determinación de horarios, señaló que B  
la demanda de los turistas que parten de ZONA HOTELERA B  
quedando los siguientes horarios:

Horarios de Operación

B

Señala también que Isla Mujeres es un destino en el que la población creció un cuarenta por ciento (40%) en los últimos diez años.

Respecto a la inversión mínima requerida para operar estableció que B

Del volumen mínimo de pasajeros necesarios para ser rentable, señaló que de acuerdo con su estimación esperan un mínimo B. Por lo que hace a las ganancias mínimas que esperan recibir señaló que, de acuerdo a sus proyecciones, estiman recibir ingresos anuales de B

Del contenido de la información analizada en este numeral, en adminiculación con la información señalada en el numeral 4.5.6 y 4.5.7., se advierte que los agentes consideran cantidades muy diversas para poder operar en el mercado, mientras que uno señaló que se requiere una inversión de

otro estableció que se requieren B

Sin embargo, todos coincidieron que la inversión para adquirir las

Eliminado: 2 tablas, 9 renglones, 52 palabras





embarcaciones es uno de los gastos más importantes a considerar con un costo aproximado entre B [REDACTED] y que se necesitan B [REDACTED] en la RUTA PUERTO JUÁREZ y cuatro en la RUTA COZUMEL.

**4.5.8.1 Documental pública**<sup>878</sup> consistente en la copia certificada de la escritura pública número trece mil seiscientos treinta y dos (13632), del cinco de febrero del dos mil dieciséis, pasada ante la fe del notario público auxiliar de la notaría pública número sesenta y dos del Estado de Quintana Roo, mediante la cual XCARET otorga un Poder General para Pleitos y Cobranzas a su representante legal.

**4.5.8.2 Elemento aportado por la ciencia**<sup>879</sup> consistente en la copia simple de un cuadro con encabezado "*ACCIONES/DERECHOS FIDEICOMITENTES Y FIDEICOMISARIOS*", en la que se aprecia el número de acciones, su valor numerario y el porcentaje de representación por cada uno de los socios y/o fideicomitentes de XCARET, así como los valores totales por cada concepto.

**4.5.8.3 Elemento aportado por la ciencia**<sup>880</sup> consistente en la copia simple de un documento con el encabezado "*Propuestas horarios de operación regular*" B [REDACTED] que contiene un cuadro en el que se aprecian diversas propuestas de horarios para la operación del STPM con salidas B [REDACTED], así como de los costos estimados anuales de consumo de combustible (considerando el precio del diésel, para cada uno de los horarios propuestos), indicando el número de embarcaciones, tripulantes y turnos necesarios.

#### MARINA MERCANTE

En el oficio DGAJ-CFCE-2021-00040,<sup>881</sup> se solicitó a MARINA MERCANTE información relacionada con la expedición y revocación de los permisos para operar el STMP, el objeto de estos, la explicación de conceptos relacionados con la prestación del STMP tales como "*permanente*", "*continuo*" y "*regular*", así como con la notificación de horarios de operación de los prestadores del STMP a la SEMAR, respecto de lo cual la MARINA MERCANTE presentó lo siguiente:

**4.5.9. La documental pública**<sup>882</sup> consistente en el oficio número 018/2021 emitido por MARINA MERCANTE el ocho de noviembre del dos mil veintiuno y presentado a la COFECE el once de noviembre del dos mil veintiuno, donde señala cuáles son las características del STMP, a saber:

- ☒ **Permanente.**- consiste en la obligación de mantener la prestación del servicio mientras subsista la necesidad de carácter general que se pretende satisfacer, y que en este caso

<sup>878</sup> Folios 18417 a 18428.

<sup>879</sup> Folio 18429.

<sup>880</sup> Folio 18430.

<sup>881</sup> Folios 9217 a 9220.

<sup>882</sup> Folios 18209 a 18215.



consiste en la prestación del servicio de transporte de pasajeros. La permanencia se explica con la vigencia del permiso del servicio de transporte de pasajeros, ya que no puede interrumpirse durante la vigencia salvo causas justificadas.

- 2 **Continuo.**- Significa que el STMP no debe interrumpirse dentro de los horarios y fechas salvo causas que pongan en seguridad la navegación y las vidas humanas.

Dichas características encuentran su regulación en el artículo 43 de la LEY DE NAVEGACIÓN, en el que se establece como causal de revocación del permiso para prestar el STMP *"no ejercer los derechos conferidos en las concesiones o permisos, durante un lapso mayor de seis meses [así como] interrumpir la operación o servicios al público, total o parcialmente, sin causa justificada"*.

- **Regular.**- el STMP debe ser prestado conforme a la normativa jurídica que lo regula en aspectos fundamentales en la prestación del servicio, como son las obligaciones hacia el pasajero.

Señala que de conformidad con los artículos 8, fracción XIII y 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN, la SEMAR tiene la posibilidad de establecer bases de regulación tarifaria en la prestación del STMP previa opinión de la COFECE. Para tener conocimiento, si es que los prestadores del STMP están realizando hechos que presuntamente son violatorios de la LEY DE NAVEGACIÓN, se incorporó la obligación de notificar a la SEMAR horarios, tarifas y sus modificaciones, pero esto es solo informativo, no precede una autorización o registro por parte de la SEMAR.

## V. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA EFECTIVA

**QUINTA.** En las consideraciones anteriores han sido abordados los argumentos **que fueron hechos valer por los agentes económicos con interés en el asunto durante el procedimiento y valorados** los medios de convicción **presentados o allegados al EXPEDIENTE**. Tomando en cuenta el análisis realizado en dichas consideraciones, este Pleno se encuentra en posibilidad de afirmar que no existen condiciones de competencia efectiva en los siguientes mercados relevantes:

- (i) 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.
- (ii) 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.
- (iii) Servicio de transporte marítimo de pasajeros, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en: (i) la Ruta con origen (y/o destino) en **Isla Mujeres**, Quintana Roo y destino (y/u origen) en el **muelle de El Caracol**, Cancún, Quintana Roo; (ii) la 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 (iii) la 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.

Lo anterior, debido a que:

- (i) En la RUTA COZUMEL existen sólo dos agentes económicos que detentan altas participaciones de mercado en la prestación del STMP en la modalidad de ferri y que existen elementos de la estructura del mercado, así como barreras que en su conjunto limitan la entrada de otros competidores.
- (ii) En la RUTA PUERTO JUÁREZ existe un agente económico que cuenta con poder sustancial en la prestación del STMP en su modalidad ferri y se identifican elementos de la estructura propia del mercado, así como la existencia de barreras a la entrada, que en su conjunto, impiden la competencia efectiva; y
- (iii) en las RUTAS ZONA HOTELERA existe un agente económico que cuenta con poder sustancial en la prestación del STMP en su modalidad ferri y se identifican elementos de la estructura propia del mercado así como la existencia de barreras a la entrada, que en su conjunto, impiden la competencia efectiva.

En esta consideración de derecho se describen los hechos que sustentan tales conclusiones y que fueron analizados por este Pleno.

Es preciso señalar que el Pleno de la COFECE no se encuentra obligado a asumir la metodología de análisis utilizada en el DP para definir los mercados relevantes o para determinar poder sustancial en esos mercados, ya que cuenta con facultades para analizar la evidencia que obra en el EXPEDIENTE y resolver en definitiva sobre la existencia de condiciones de competencia efectiva.<sup>883</sup>

<sup>883</sup> Sirve de apoyo la siguiente tesis emitida por el PJP: "**MERCADO RELEVANTE. EN TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 33 BIS DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, DEBE DEFINIRSE EN LA RESOLUCIÓN DEFINITIVA (LEGISLACIÓN VIGENTE HASTA EL 6 DE JULIO DE 2014).** El precepto citado establece un procedimiento que tiene una fase de investigación, iniciada de oficio o a petición de parte afectada, en la que la autoridad emite un acuerdo de inicio, cuyo extracto se publica en el Diario Oficial de la Federación, el cual deberá contener el mercado materia de la declaratoria, con el objeto de que cualquier persona coadyuve en el desarrollo de la investigación correspondiente (fracción III); una vez concluida, si se obtienen elementos para determinar la existencia de poder sustancial, procede la emisión de un dictamen preliminar (fracción V); con el que inicia una segunda fase, en la que intervienen agentes económicos con interés para manifestar y demostrar lo que a su derecho convenga (fracción VI); hecho lo anterior, la autoridad deberá emitir la resolución correspondiente (fracción VII); momento en el que se define el mercado relevante y, en su caso, la existencia de poder sustancial. Consecuentemente, el mercado materia de la declaratoria a que se refiere la fracción III del artículo citado y que se indica en el acuerdo de inicio, debe entenderse bajo un concepto genérico de mercado en el que se desarrolla la investigación y, con base en el que, al emitir la resolución definitiva, se delimitará el mercado relevante, que es un concepto técnico y específico disímil del concepto de mercado genérico [énfasis añadido]". Registro digital: 2007032. Instancia: SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA ESPECIALIZADO EN COMPETENCIA ECONÓMICA, RADIODIFUSIÓN Y TELECOMUNICACIONES, CON RESIDENCIA EN EL DISTRITO FEDERAL Y JURISDICCIÓN EN TODA LA REPÚBLICA. Décima Época. Materia(s): Administrativa. Tesis: I.2o.A.E.5 A (10a.). Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 8, Julio de 2014, Tomo II, página 1176. Tipo: Aislada. Cabe señalar que en el A.R. 141/2016, el Tribunal Colegiado determinó en relación con el procedimiento de Declaratoria del artículo 96 de la LFCE: "a juicio de este tribunal, el dictamen preliminar constituye una opinión no vinculante por parte de la autoridad investigadora del IFT, en donde una vez recopilada y evaluada la información acumulada durante la etapa de investigación, si considera que existen





**Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020**

A continuación, se realiza el análisis de los elementos establecidos en los artículos 58 de la LFCE y 5 de las DRLFCE para cada uno de los MERCADOS RELEVANTES tomando en consideración la mejor información disponible en el EXPEDIENTE, la recabada por la AI durante la etapa de investigación, la proporcionada por los agentes económicos con interés jurídico en el asunto e información proporcionada por diversos agentes económicos y autoridades públicas que fue recabada por medio de las diligencias probatorias adicionales ordenadas por la DGAJ.

Previo a abordar el análisis de los mercados relevantes se presenta una descripción general de los servicios de transporte en la ZONA NORTE.

### 5.1. MERCADO RELEVANTE

Quintana Roo cuenta con 11 (once) municipios.<sup>884</sup> En el estado se concentra una porción del territorio insular mexicano entre las que se encuentran Isla Mujeres y Cozumel.<sup>885</sup> Destaca que el segmento continental de Quintana Roo y las 2 (dos) islas señaladas se encuentran separadas por una masa acuática de 18 (dieciocho) kilómetros en el caso de Cozumel y de 10 (diez) kilómetros en el caso de Isla Mujeres.<sup>886</sup> Así pues, de la separación geográfica referida surge la necesidad de que existan medios de transporte que posibiliten la interconexión entre las islas y la parte continental.

Se identifica que los pasajeros que principalmente demandan el STMP en la ZONA NORTE son turistas y trabajadores de empresas principalmente dedicadas a la actividad turística.<sup>887</sup> Así pues, el tipo de pasajeros que demanda transportación a las islas de Cozumel e Isla Mujeres puede agruparse, por su residencia, en pasajeros locales y pasajeros foráneos.

Sobre los diferentes medios de transporte que actualmente prestan el servicio de transporte para satisfacer la necesidad que tienen las personas de mantenerse comunicados entre las islas y la parte continental se observa que actualmente no existen conexiones vía terrestre, como puentes o carreteras, entre la parte continental y las islas de Cozumel e Isla Mujeres.<sup>888</sup>

Por lo que hace al transporte aéreo de pasajeros, actualmente existen 3 (tres) aeropuertos que pueden conectar las islas de Cozumel e Isla Mujeres con la parte continental de Quintana Roo. A saber, el Aeropuerto Internacional de Cozumel; el Aeropuerto Internacional de Cancún; y el Aeropuerto Nacional de Playa del Carmen; así como 1 (un) aeropuerto exclusivamente para vuelos privados denominado “*Mexican Caribbean*” en Isla Mujeres.<sup>889</sup>

---

*elementos para determinar la existencia de poder sustancial, o que no hay condiciones de competencia efectiva, u otros términos análogos, emitirá dicho dictamen, empero, el mismo no es vinculante para el Pleno del IFT, quien tiene plenas facultades para evaluar los elementos de prueba y la opinión emitida [...] Así, el Pleno del IFT puede válidamente, con plena discrecionalidad, evaluar las pruebas existentes, el dictamen preliminar y emitir una resolución final [énfasis añadido]”. p.82.*

<sup>884</sup> Como se señaló en el numeral 4.2.21.1.

<sup>885</sup> Tal como se estableció en los numerales 4.2.21.1, 4.2.21.6 y 4.2.21.7.

<sup>886</sup> Como se señaló en el numeral 4.2.13.2.

<sup>887</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.1.1.2, 4.2.13.13, 4.2.14.1.11 y 4.3.7.

<sup>888</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.4, 4.2.6., 4.2.7.

<sup>889</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.13.2, 4.2.12 y 4.4.5. Se advierte que además en Quintana Roo existen 4 (cuatro) helipuertos y 7 (siete) aeródromos, todos de servicio particular. Lo anterior de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.10.



La ZONA NORTE cuenta con diversos puertos en los que se puede prestar el servicio de transporte marítimo de pasajeros.<sup>890</sup> Al respecto, para mantener la conexión entre la isla de Cozumel e Isla Mujeres con la parte continental de Quintana Roo se cuenta con las terminales de pasajeros de Puerto Juárez, Gran Puerto, Isla Mujeres, San Miguel (en la isla de Cozumel), Playa del Carmen y los muelles de Playa Caracol, Playa Tortugas y el Embarcadero<sup>891</sup> que tienen entre sí una distancia lineal menor a dos kilómetros.<sup>892</sup>



Además, la ZONA NORTE cuenta con terminales marítimas que atienden TRANSBORDADORES, las cuales se dedican a transportar suministros, principalmente para el abastecimiento de productos, vehículos y pasajeros. Estas terminales se ubican en Punta Venado y Punta Sam, con conexión a las islas de Cozumel e Isla Mujeres, respectivamente.<sup>893</sup>

Al respecto, la teoría económica reconoce que una de las características de la demanda de transporte es su carácter derivado. Generalmente no se desea viajar *per se*, sino que se hace con el objetivo de realizar una actividad localizada en el espacio y en el tiempo. En la medida en que el transporte actúa como un servicio intermedio para otras actividades económicas o sociales, su demanda se ve afectada por un conjunto amplio de factores.<sup>894</sup>

En este sentido, los consumidores no pueden sustituir un destino por otro, es decir, el STMP tiene la finalidad de satisfacer la necesidad de un pasajero de transportarse de un punto “A” a un punto “B”. En este contexto, desde el punto de vista de la demanda, los viajes con origen y/o destino diferente no son sustitutos, puesto que los consumidores que desean viajar entre dos puntos determinados, por

<sup>890</sup> A saber, Chetumal, La Aguada, Xcalak, Majahual, Punta Allen, Puerto Aventuras, Punta Venado, Cozumel, Puerto Morelos, Cancún, Isla Mujeres, Puerto Juárez y Holbox, como se señaló en el numeral 4.2.2.

<sup>891</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.2., 4.2.3., 4.2.6., 4.2.9., 4.2.13.2., 4.2.13.13., 4.3.8., 4.3.9. y 4.5.1.

<sup>892</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.8.

<sup>893</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.5.1.5., 4.2.6., 4.2.7., 4.2.8., 4.2.9., 4.2.13.13. y 4.5.1.

<sup>894</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*.: Antoni Bosch (capítulo 4).



ejemplo, entre Cozumel y Playa del Carmen, difícilmente encontrarán como sustituto un viaje entre otro par de puntos, por ejemplo, Cancún e Isla Mujeres.<sup>895</sup> En virtud de lo anterior, el análisis de competencia debe ser realizado ruta por ruta, pues los mercados en los STMP son totalmente independientes.

Como decisión individual, la demanda de transporte depende, por tanto, de un conjunto de variables monetarias y no monetarias. Dentro de las variables monetarias se identifican los precios de un medio transporte y de otros servicios alternativos; por su parte, dentro de los factores no monetarios se encuentran la calidad del servicio (frecuencia, medio, horario, etc.) y el tiempo de traslado.<sup>896</sup>

Así, la decisión del consumidor para viajar con determinada compañía está influida por la capacidad del agente económico de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores, esto es, que lleguen a los puntos de su interés y en los tiempos de su preferencia. La frecuencia de los viajes adquiere mayor relevancia si se considera que existen consumidores que utilizan el servicio de manera frecuente, es decir, consumidores que no realizan un solo viaje a lo largo del tiempo, sino que lo hacen en repetidas ocasiones.

Por lo tanto, las posibilidades de sustitución del STMP tanto desde el punto de vista de los consumidores y, en su caso, el tiempo que requerirían para realizar tal sustitución (sustitución por el lado de la demanda), como desde el punto de vista de las posibilidades tecnológicas para ofrecer el STMP por parte de los oferentes (sustitución por el lado de la oferta) se realiza ruta por ruta.

#### 5.1.1. RUTA COZUMEL

##### 5.1.1.1. Artículo 58, fracción I, de la LFCE

La fracción I, del artículo 58 de la LFCE, establece lo siguiente:

*“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:*

*[...]*

*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”.*

Del texto en cita se desprende que, para definir el mercado relevante, deben ser consideradas las posibilidades que tendrían los consumidores del servicio para sustituir el mismo con uno distinto. Para ello es necesario analizar qué servicios se encuentran al alcance de los consumidores, así como qué proveedores estarían en posibilidad de brindarles alternativas.

<sup>895</sup> Como se señaló en los numerales 4.3.3, 4.3.4., 4.3.5. y 4.5.3.

<sup>896</sup> “Al igual que en otras actividades económicas, el primero de [los elementos que condicionan la demanda] es el precio, tanto del transporte como el de otros bienes y servicios alternativos. La renta del consumidor, dentro del conjunto más amplio de características socioeconómicas del individuo, como edad, sexo u ocupación, es el segundo factor relevante y no sólo explica la cantidad de transporte demandada dentro del modo elegido, sino que también puede determinar la propia elección entre distintos modos de transporte. En muchos casos los factores no monetarios, como la calidad (frecuencia, medio, horario, etc.) o el tiempo se convierten en los principales determinantes de las decisiones individuales de transporte”. Fuente: De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*: Antoni Bosch, página 131.





El STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL se presta actualmente, desde el lado continental, a través de la Terminal Marítima Playa del Carmen; y, desde el lado insular, a través de la Terminal Marítima de San Miguel.<sup>897</sup> Dicho servicio es prestado por MAGNA y WINJET.<sup>898</sup>

En este sentido, para realizar el análisis de sustitución, se deben considerar todas las alternativas de medios de transporte que podría utilizar un usuario del STMP para transportarse de Playa del Carmen a Cozumel y/o viceversa.

A continuación, se analizan las diversas opciones de transporte que un usuario del STMP podría considerar como posibles sustitutos del servicio.

#### Transporte terrestre

Como se explicó anteriormente, en la actualidad, no existen conexiones vía terrestre, como puentes o carreteras, entre la parte continental y la isla de Cozumel, por lo que los usuarios del STMP en la modalidad de ferri no pueden migrar a un servicio de transporte terrestre que ofrezca conexión entre Cozumel y Playa del Carmen.<sup>899</sup> Por otra parte, ante la falta de infraestructura carretera que conecte estos puntos cualquier prestador del servicio de transporte terrestre que pretenda cubrir esa ruta estará técnicamente imposibilitado para hacerlo.

Por lo anterior, se concluye que en la RUTA COZUMEL los servicios de transporte terrestre y el STMP en la modalidad de pasajeros no son sustitutos entre sí.

#### Transporte aéreo

Como ya se ha mencionado a lo largo de esta resolución, el STMP tiene la finalidad de transportar un pasajero de un punto "A" a un punto "B", así, desde el punto de vista de la demanda, los viajes con origen y/o destino diferente no son sustitutos.

En el caso que nos ocupa, el análisis se centra en verificar si el STPM en la modalidad de ferri tiene sustitutos en el transporte de pasajeros entre Playa del Carmen y Cozumel.

En la actualidad existen 2 (dos) aeropuertos que pueden conectar la isla de Cozumel con Playa del Carmen. A saber, el Aeropuerto Internacional de Cozumel y el Aeropuerto Nacional de Playa del Carmen.<sup>900</sup> Al respecto, actualmente no existe un prestador del servicio de transporte aéreo regular<sup>901</sup> que ofrezca vuelos en la ruta Cozumel-Playa del Carmen por la escasa infraestructura existente en la Playa del Carmen.<sup>902</sup> Por otra parte, se tiene conocimiento de que existen prestadores del servicio de

<sup>897</sup> Como se señaló en el numerales 4.2.2., 4.2.6., 4.2.6.1.18., 4.2.6.1.20., 4.2.7.1.18., 4.2.8., 4.2.13.2., 4.2.13.13., 4.2.21.4., 4.3.9.7., 4.5.3.1., 4.5.3.2. y 4.5.5.7.

<sup>898</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.6 y 4.2.7.

<sup>899</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.6. y 4.2.7.

<sup>900</sup> Como se señaló en el numeral 4.2.13.2.

<sup>901</sup> De conformidad con la fracción XXXI del artículo 2 de la Ley de Aviación Civil, publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco cuya última reforma fue publicada en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno el "Servicio de transporte aéreo regular" es aquel "[...] que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios [...]".

<sup>902</sup> Tal como se estableció en los numerales 4.4.9. y 4.4.5.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

transporte aéreo no regular<sup>903</sup> a través de los cuales se puede realizar el viaje entre Playa del Carmen y Cozumel y/o viceversa.

En este sentido, los usuarios del STMP en la modalidad de ferri estarían en posibilidad de migrar a un servicio de transporte aéreo no regular que ofrezca conexión entre Cozumel y Playa del Carmen. Sin embargo, el transporte aéreo no regular no es una opción económicamente viable que permita a los usuarios sustituir el STMP en la modalidad de ferri, ya que para acceder a dicho servicio se tiene que rentar la aeronave completa lo que hace a los servicios de transporte aéreo no regular más costosos.<sup>904</sup>

Por otra parte, desde el lado de la oferta se considera que los prestadores del servicio de transporte aéreo regular y no regular no son sustitutos técnicamente viables del STMP en la modalidad de ferri toda vez que: (i) en el caso del transporte aéreo regular actualmente no existen oferentes del servicio en la ruta Cozumel-Playa del Carmen, por lo que el agente económico que desee a prestar el servicio de transporte aéreo tendrá que incurrir en los costos de un nuevo entrante; y (ii) en el caso de los prestadores de servicio de transporte aéreo no regular tendrían que incurrir en costos significativos para cubrir la demanda del STMP en la modalidad de ferri de forma suficiente y oportuna en un periodo de tiempo razonable, de modo tal que sea económicamente inviable para los prestadores del servicio elevar sus precios. Lo anterior, toda vez que las aeronaves en las que normalmente se presta este servicio tienen la capacidad de transportar de hasta 12 (doce) personas<sup>905</sup> lo que podría ser insuficiente para hacer frente a los picos de demanda, ocasionados por la estacionalidad de la demanda de los usuarios que realizan viajes entre Cozumel y Playa del Carmen de acuerdo con señalado en el numeral 5.2. *Poder sustancial* de esta resolución.

Transporte marítimo

Se tiene conocimiento que en Cozumel y Playa del Carmen existen diversos prestadores del STMP en modalidades distintas al ferri.<sup>906</sup>

*(i) Transporte marítimo de pasajeros en la modalidad de turismo náutico*

El transporte marítimo de pasajeros en la modalidad de turismo náutico es un tipo de transporte marítimo con fines recreativos o deportivos<sup>907</sup> que se realiza en las vías navegables con

<sup>903</sup> De conformidad con la fracción XXX del artículo 2 de la Ley de Aviación Civil, publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco cuya última reforma fue publicada en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno el "Servicio de transporte aéreo no regular" es aquel "[...] que no está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios [...]".

<sup>904</sup> Como se aprecia de los numerales 4.4.4. y 4.4.5., de información pública disponible en páginas de Internet se obtienen los siguientes precios: vuelo chárter en avión privado saliendo de Cancún, Playa del Carmen o Cozumel en una avioneta con capacidad para ocho pasajeros de \$88,755.66 (ochenta y ocho mil setecientos cincuenta y cinco pesos 66/100 M.N.) por hora, helicóptero para tres personas por un monto de \$28,371.72 (veintiocho mil trescientos setenta y un pesos 72/100 M.N.) por hora, aeronave completa con capacidad de 4 a 6 personas por \$15,210.00 (quince mil doscientos diez pesos 00/100 M.N.) por vuelo sencillo de Playa del Carmen a Cozumel. A estos montos hay que adicionar el pago de los impuestos aeroportuarios. Para la conversión del precio se utilizó el tipo de cambio peso-dólar de \$20.28 (veintiocho pesos 28/100 M.N.), publicado el veintidós de noviembre de dos mil veintiuno en el DOF.

<sup>905</sup> Como se señaló en los numerales 4.4.4. y 4.4.5.

<sup>906</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.6.1.11., 4.2.6.1.21., 4.2.11.1.2., 4.3.8 y 4.3.9.

<sup>907</sup> Por los artefactos en los que se realiza se clasifican, por su uso, en embarcaciones de recreo y deportivas, de conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso d), de la LEY DE NAVEGACIÓN.





embarcaciones menores, para uso particular o comercial.

El objeto del servicio de turismo náutico, en la modalidad de recorrido turístico, es 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 a los pasajeros (turistas) al lugar de salida (punto "A").<sup>908</sup>

Por su parte, el objeto del STMP en la modalidad de ferri es trasladar a pasajeros de un punto "A" a un punto "B" (Cozumel-Playa del Carmen) de forma continua, permanente y regular,<sup>909</sup> y posteriormente embarcar nuevos pasajeros para trasladarlos del punto "B" al punto "A" (Playa del Carmen-Cozumel) con el fin de mantener la comunicación entre ambos puntos, sin tener puntos intermedios en la ruta.

Al respecto, la CAPITANÍA COZUMEL de la SEMAR señaló:

*"Citados permisos tienen su regulación en los artículos 38 fracción I y 42 fracción I inciso a) de la Ley de Navegación y comercio Marítimos, que a la letra dicen;*

*Artículo 38.- La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:*

*a. Interior. – Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos del mar territorial, de agua tierra adentro, incluidas las aguas ubicadas dentro de la línea base del mar territorial;*

*Artículo 42.- Los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje de conformidad con esta Ley, se sujetaron a las siguientes disposiciones en materia de permisos para prestación de servicios:*

*II. Requerirán permiso de la capitanía de puerto para prestar los servicios de:*

*a) Transporte de pasajeros y turismo náutico, con embarcaciones de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras, e Inciso reformado DOF 07-12-2020*

*Para mejor proveer de esa autoridad administrativa, resulta idóneo precisar que los permisos con los que cuenta [MAGNA], tienen un régimen jurídico distinto a los permisos de turismo náutico emitidos por esta autoridad marítima, al ser navegación de cabotaje, regulada en términos de los artículos 38 fracción I y 42 fracción II inciso a) de la Ley de Navegación y comercio Marítimos, que a la letra dicen;*

*Artículo 38.- La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:*

*a. De cabotaje.- Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; y*

<sup>908</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.13.2, 4.3.1, 4.3.3., 4.3.4., 4.3.5. y 4.3.10.

<sup>909</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.5.9 la MARINA MERCANTE señaló que el servicio **permanente** "consiste en la obligación de mantener la prestación del servicio mientras subsista la necesidad de carácter general que se pretende satisfacer, y que en este caso consiste en la prestación del servicio de transporte de pasajeros. La permanencia se explica con la vigencia del permiso del servicio de transporte de pasajeros, ya que no puede interrumpirse durante la vigencia salvo causas justificadas"; **continuo** "Significa que el STMP no debe interrumpirse dentro de los horarios y fechas salvo causas que pongan en seguridad la navegación y las vidas humanas."; y **regular** consiste en que "el STMP debe ser prestado conforme a la normativa jurídica que lo regula en aspectos fundamentales en la prestación del servicio, como son las obligaciones hacia el pasajero".



Artículo 42.- Los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje de conformidad con esta Ley, se sujetaron a las siguientes disposiciones en materia de permisos para prestación de servicios:

**I. Requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de:**

**a) Transporte de pasajeros y cruceros turísticos;**

**En ese contexto, claramente se advierte la diferencia entre un permiso y otro, aún y cuando la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, señala en las fracciones I y II del artículo 42, atribuciones aparentemente similares a las Capitanías de Puerto (SEMAR) y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para autorizar permisos para el transporte de pasajeros, encontrando su diferencia en el tipo de embarcación y la navegación que realizará el permisionario, ya que la Capitanía autoriza los permisos a embarcaciones de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras en servicio de navegación interior y la SCT autoriza los permisos a embarcaciones en servicio de navegación en cabotaje.**

Para sustentar lo anterior resulta conveniente transcribir el contenido de las siguientes disposiciones del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Artículo 636.- No se considera Turismo Náutico, la operación en Navegación de cabotaje de Embarcaciones Menores para prestar servicios recreativos o deportivos, si la misma tiene capacidad para veinte Pasajeros o más y el servicio exceda de veinticuatro horas. En este caso la Embarcación será clasificada como de Pasajeros y deberá contar con el equipamiento necesario para brindar servicios de pernocta y descanso. Este tipo de Embarcaciones, para operar comercialmente y prestar servicios a terceros, requerirá del permiso de Crucero Turístico, de acuerdo con la Ley [énfasis añadido].<sup>910</sup>

El servicio de turismo náutico no se presta con la misma regularidad que el STMP en la modalidad de ferri, pues como la misma MAGNA reconoció en su escrito de tres de mayo de dos mil veintiuno, los prestadores del servicio únicamente ofrecen sus servicios en la mañana. Al respecto, MAGNA señaló: “[...] **muchos de los prestadores del servicio de transporte marítimo, cuya presencia se pretende acreditar a través de ese medio de prueba, únicamente ofrecen sus servicios en el transcurso de la mañana, por lo que la visita a esos muelles a las 13:00 y 17:00 horas resultaría inocua [...]** [énfasis añadido]”.<sup>911</sup>

Por lo anterior, se considera que el STMP en la modalidad de turismo náutico en la RUTA COZUMEL satisface necesidades distintas a las que satisface el STMP en la modalidad de ferri, por lo que no puede ser considerada por los usuarios como un sustituto viable y efectivo del STMP en la modalidad de ferri. Toda vez que no traslada a los usuarios de un punto “A” a un punto “B”; lo que ofrece es un recorrido turístico partiendo de un punto “A”, pudiendo realizar actividades y paradas en puntos intermedios, y desembarcando en el mismo punto de donde partió, punto “A”. Además, no se ofrece con la misma frecuencia con la que se presta el STMP en la modalidad de ferri. Así pues, no estaría satisfaciendo la misma necesidad de los usuarios, pues la decisión del consumidor para viajar con determinada compañía está influida por la capacidad del agente económico de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores, esto es, que lleguen a los puntos de su interés y en los tiempos de su preferencia.

Desde el lado de la oferta, los prestadores el STMP en la modalidad de turismo náutico utilizan embarcaciones menores para prestar sus servicios, las cuales de conformidad con el artículo 10,

<sup>910</sup> Folio 8859. Numeral 4.3.4.

<sup>911</sup> Folio 8170.





fracción II, inciso b) de la LEY DE NAVEGACIÓN son embarcaciones de menos de 500 (quinientas) unidades de arqueo bruto, o menos de 15 (quince) metros de eslora, con una capacidad menor que las embarcaciones que se utilizan para prestar el STMP en la modalidad de ferri, de modo que tendrían que incurrir en costos significativos para cubrir la demanda del STMP en la modalidad de ferri de forma suficiente y oportuna en un periodo de tiempo razonable, de modo tal que sea económicamente inviable para los prestadores del servicio elevar sus precios. Por lo anterior, se considera que desde el punto de la oferta, el servicio de turismo náutico, en la modalidad de recorrido turístico, no es un sustituto técnica y económicamente viable del STMP en la modalidad de ferri.

Por su parte, el transporte marítimo conocido como ténder es un servicio de renta de una embarcación mediante la cual se transportan pasajeros de un origen a un destino y de regreso al origen.<sup>912</sup> Asimismo, el tipo de servicio de transporte marítimo definido como chárter se refiere al servicio de renta de una embarcación por un número determinado de horas<sup>913</sup> y regularmente la embarcación es de tipo yate.<sup>914</sup> En este sentido, los servicios ofrecidos no se prestan con la misma frecuencia que el STMP en la modalidad de ferri, pues no existe una programación con horario y salidas, como en el caso del ferri, sino que los usuarios que deseen realizar viajes a través de ténder o chárter tendrán que rentar la embarcación completa para trasladarse de Playa del Carmen a Cozumel o viceversa. Además, los precios de estos servicios son mucho mayores que los precios del STMP en la modalidad de ferri.<sup>915</sup>

Así pues, este tipo de servicios no estaría satisfaciendo la misma necesidad de los usuarios, pues como ya se señaló anteriormente la decisión del consumidor para viajar con determinada compañía está influida además del precio por la capacidad del agente económico de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores, esto es que lleguen a los puntos de su interés y en los tiempos de su preferencia.

En este sentido, desde el punto de vista de la demanda los servicios de ténder y chárter no son sustitutos técnica y económicamente viables del STMP en la modalidad de ferri.<sup>916</sup>

Desde el lado de la oferta, los prestadores del servicio de transporte de ténder y chárter utilizan embarcaciones con menos capacidad que las utilizadas para prestar el STMP en la modalidad de ferri de modo que tendrían que incurrir en costos significativos para cubrir la demanda del STMP en la modalidad de ferri de forma suficiente y oportuna en un periodo de tiempo razonable de modo tal que sea económicamente inviable para los prestadores del servicio elevar sus precios. Por lo anterior se

<sup>912</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.7. y 4.2.12..

<sup>913</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.7., 4.2.12 y 4.2.13.13.

<sup>914</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.13.

<sup>915</sup> Como se muestra en el numeral 4.4.6, en la Riviera Maya se puede rentar una embarcación con capacidad para diez personas por un costo aproximado de \$53,724.00 (cincuenta y tres mil setecientos cuarenta y dos pesos 00/100 M.N.) el cual incluye servicio de alimentos y bebidas y alguna experiencia turística. Por otra parte, conforme al numeral 4.4.7., existe un tour en yate de Cozumel a isla Pasi6n con un costo de \$30,180.00 (treinta mil ciento ochenta pesos 00/100 M.N.) el cual incluye servicio de alimentos y bebidas y alguna experiencia turística.

<sup>916</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.7., 4.2.7.1.11, 4.2.12. y 4.2.13.13.



considera que desde el punto de la oferta los servicios de t nder y chárter no son sustitutos técnica y económicamente viables del STMP en la modalidad de ferri.

(ii) SERVICIO DE TRANSBORDADOR

Respecto al SERVICIO DE TRANSBORDADOR, en el numeral 3.2.2. "LA DEFINICIÓN DE LOS MERCADOS RELEVANTES PARTE DE PREMISAS FÁCTICAS INCORRECTAS" de la presente resolución, se realiza un análisis detallado de la dimensión producto del SERVICIO DE TRANSBORDADOR y se compara con el STMP en la modalidad de ferri. De dicho análisis, se concluye que desde el punto de vista de la demanda el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, en su dimensión producto, no se considera como un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri. Entre los principales elementos se identifican diferencias en el tipo de embarcaciones, características de las terminales y duración del viaje. Así entre los principales hallazgos se encuentra:

- El SERVICIO DE TRANSBORDADOR se presta en embarcaciones y artefactos navales que, por su uso, se clasifican en mixto; es decir, de carga y pasaje.<sup>917</sup> Las embarcaciones que prestan el SERVICIO DE TRANSBORDADOR se caracterizan por la posibilidad de transportar, conjunta o separadamente, a pasajeros, vehículos, vehículos de carga y carga ligera.<sup>918</sup>
- El SERVICIO DE TRANSBORDADOR es más lento que el STMP en la modalidad de ferri, al respecto WINJET refirió que un viaje en ferri en la RUTA COZUMEL es de aproximadamente treinta y cinco (35) minutos mientras que un viaje en TRANSBORDADOR en la RUTA CALICA es de una hora con quince minutos,<sup>919</sup> por lo que para tomar su decisión, el usuario final debe considerar todos los factores y no solo el precio del boleto, sino también los otros costos no monetarios, entre los que se encuentra el mayor tiempo de viaje en el SERVICIO DE TRANSBORDADOR comparado con el STMP.
- Durante el PERIODO los ingresos de TRANSCARIBE en la RUTA CALICA relacionados con el STMP sin vehículo representaron, para todos los años, menos del B [REDACTED] mientras que el B [REDACTED] de sus ingresos provino del servicio de transporte marítimo de carga.<sup>920</sup> Por su parte, el B [REDACTED]<sup>921</sup> de los ingresos de CARGA provino del servicio de transporte marítimo de carga.<sup>922</sup>

Por lo anterior, desde el punto de vista de la demanda, el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, en su dimensión producto, no se considera como un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri.

<sup>917</sup> De conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso f), de la LEY DE NAVEGACIÓN.

<sup>918</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.7. y 4.2.13.2.

<sup>919</sup> Como se señaló en el numeral 3.2.2.

<sup>920</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.7 y 4.2.7.1.20.

<sup>921</sup> No obstante se tiene información de que durante dos mil diecinueve, B [REDACTED] pasajeros sin vehículo utilizaron el SERVICIO DE TRANSBORDADOR ofrecido por CARGA, en la RUTA PUNTA SAM, lo cual representa B [REDACTED] de sus pasajeros transportados por CARGA durante el año, y solo B [REDACTED] de los pasajeros que utilizan en STMP. Como se estableció en los numerales 4.2.16.1.12 y 4.2.2.1.2.

<sup>922</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.16. y 4.2.16.1.6.





**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente DC-001-2020**

Sobre la posibilidad de que un prestador del SERVICIO DE TRANSBORDADOR pueda ofrecer el servicio de STMP, CARGA señaló: *“que no es viable, desde un punto de vista técnico, normativo y/o económico, utilizar las embarcaciones que emplea para prestar el servicio de transporte marítimo de Carga Rodada para prestar el STMP, ya que la infraestructura de esas embarcaciones fue diseñada específicamente y a la medida para la Carga Rodada”*.<sup>923</sup>

Asimismo, de la información disponible en el EXPEDIENTE, se advierte que las embarcaciones para prestar el SERVICIO DE TRANSBORDADOR son diferentes a las embarcaciones empleadas para proporcionar el STMP.<sup>924</sup> Al respecto CARGA señala: *“la capacidad operativa de la embarcación está dada en metros lineales, [...] pues dicha capacidad total dependerá de la longitud y peso de los vehículos que para un viaje concreto contraten el servicio de Carga Rodada [...], [CARGA] considera que dichas Embarcaciones no pueden utilizarse para usos diferentes como el servicio de transporte marítimo de Pasajeros”*.<sup>925</sup>

Las diferencias también se observan en los montos de inversión que se requieren para adquirir las embarcaciones y el tiempo requerido para recuperar la inversión; al respecto, CARGA manifiesta que cuenta con cuatro embarcaciones para prestar el servicio, y que los montos de inversión erogados para adquirir cada embarcación oscilan entre B [REDACTED], y que el tiempo requerido para recuperar la inversión es de B [REDACTED].<sup>926</sup>

Por otra parte, sobre la toma de decisiones del tipo de embarcaciones a emplear, CARGA manifestó:

B [REDACTED]  
[REDACTED]<sup>927</sup>

De igual manera, TRANSCARIBE señaló que considera inviable usar la flota del STMC para prestar únicamente el STMP, dado que las embarcaciones de carga no compiten en facilidades, velocidad y frecuencia, por ende, no podrían competir en todos los espectros de la clientela. También señaló que, por el lado de la oferta, resulta inviable para los oferentes intercambiar el STMC por el STMP, ya que no sería rentable.<sup>928</sup>

Lo anterior refleja que los prestadores del SERVICIO DE TRANSBORDADOR realizan sus inversiones considerando transportar automóviles y carga, y no proporcionar el STMP.

Ahora bien, con fines de exhaustividad, se procede a realizar el análisis de sustitución de los servicios tomando en cuenta la dimensión geográfica y temporal.

<sup>923</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.5.

<sup>924</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.2.1.4., 4.2.5., 4.2.7.

<sup>925</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.5.

<sup>926</sup> B [REDACTED]

<sup>927</sup> Como se señaló en el numeral 4.2.5.

<sup>928</sup> Como se señaló en el numeral 4.2.7.



### 5.1.1.2. Artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE

La fracción II, del artículo 58 de la LFCE, establece lo siguiente:

*“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:*

*[...]*

*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”.*

Al respecto, el STMP en la modalidad de ferri es un servicio, 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.

Asimismo, la fracción III del artículo 58 de la LFCE establece lo siguiente:

*“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:*

*[...]*

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

Al considerar los costos y probabilidades que tienen los consumidores para acudir a diversas rutas, se observa que la RUTA COZUMEL no tiene rutas alternativas a las que puedan acudir los consumidores, ya que el STMP en la modalidad de ferri únicamente se ofrece desde o hacia la Terminal marítima de Playa del Carmen y desde o hacia la terminal de Cozumel.

La terminal marítima más cercana a la terminal marítima de Playa del Carmen, que actualmente ofrece conexión entre la parte continental y la isla de Cozumel, es la terminal marítima de Punta Venado.<sup>929</sup> Al respecto, en la terminal marítima Punta Venado, TRANSCARIBE<sup>930</sup> y CARGA<sup>931</sup> ofrecen el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la RUTA CALICA. Así, para determinar si es económicamente viable que un usuario considere como sustituto el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, se deben analizar los costos y las probabilidades que tienen los usuarios para acudir a las terminales en donde se ofrece el SERVICIO DE TRANSBORDADOR.

En este sentido, y toda vez que es técnicamente posible que los usuarios del STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL puedan trasladarse desde la parte continental hacia la isla de Cozumel a través de la RUTA CALICA, se procede a realizar un análisis que contemple la disposición de los usuarios de la RUTA COZUMEL para trasladarse a través de la RUTA CALICA.

Esta disposición refleja la disyuntiva que enfrentan los usuarios en términos de los costos de traslado, comparado con utilizar una ruta u otra, y el beneficio de capturar los diferenciales de precio que hay

<sup>929</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.6, 4.2.7.1.20, 4.2.13.13. y 4.5.1.

<sup>930</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.7 y 4.2.7.1.

<sup>931</sup> Conforme al numeral 4.2.5.





entre rutas. Así, para que un consumidor decida recurrir a un punto de origen más lejano, es necesario que exista un ahorro considerable en los costos del trayecto.

Al respecto, la terminal marítima de Punta Venado se encuentran aproximadamente a 10.7 (diez punto siete) kilómetros de distancia en carretera de la terminal marítima de Playa del Carmen lo que corresponde, aproximadamente, a realizar un viaje en un vehículo automotor de entre veintidós (22) y treinta y cinco (35) minutos,<sup>932</sup> una caminata de aproximadamente 2:00 horas (dos horas) o un viaje en bicicleta de aproximadamente treinta y cuatro (34) minutos<sup>933</sup> En primer lugar, los usuarios del servicio tendrían que estar dispuestos a realizar dicho viaje, para tratar de capturar los diferenciales de precio que hay entre rutas. Considerando que la persona decide realizar su viaje a través de la RUTA CALICA tendría que pagar los siguientes precios, de acuerdo con el tipo de viaje que decide realizar:

**TABLA 1**

| TIPO DE VIAJE | PRECIO<br>TRANSCARIBE<br>POR<br>VIAJE SENCILLO <sup>934</sup> | PRECIO<br>TRANSCARIBE<br>POR<br>VIAJE REDONDO <sup>935</sup> | PRECIO CARGA<br>POR<br>VIAJE<br>SENCILLO <sup>936</sup> | PRECIO CARGA POR<br>VIAJE REDONDO <sup>937</sup> |
|---------------|---|--|---|--|
| Automóvil     | \$700.00  | \$1,400.00   | \$650.00  | \$1,300.00                                       |
| Motocicleta   | \$250.00  | \$500.00   | \$200.00  | \$400.00   |
| Bicicleta     | N/D   | N/D  | \$80.00   | \$160.00   |
| Caminata      | \$80.00   | \$160.00   | \$60.00   | \$120.00   |

Elaboración propia con información disponible en las páginas de internet de TRANSCARIBE y CARGA de conformidad con lo señalado en los numerales 4.4.11. y 4.4.12.

(N/D) Sin Datos.

Por su parte, si la persona decide realizar su viaje a través de la RUTA COZUMEL tendría que pagar los siguientes precios:

**TABLA 2**

<sup>932</sup> La variación en el tiempo de distancia se debe a que el tráfico en la zona varía durante el día. Al respecto los tiempos señalados son resultado de hacer un viaje desde la terminal marítima de Playa del Carmen con destino a Punta Venado, considerando todos los horarios entre el primer y último viaje de TRANSBORDADOR que zarpa desde Punta Venado con destino a Cozumel. Al respecto, los horarios de los viajes de los TRANSBORDADORES fueron tomados de información pública disponible en la página de internet de los oferentes del servicio.

<sup>933</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.8.

<sup>934</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.11.

<sup>935</sup> Al respecto, para los precios de viaje redondo se consideró el precio de dos viajes sencillos. De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.11.

<sup>936</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.12.

<sup>937</sup> Al respecto, para los precios de viaje redondo se consideró el precio de dos viajes sencillos. De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.12.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

| TARIFA PASAJERO | PRECIO WINJET POR VIAJE SENCILLO <sup>938</sup> | PRECIO WINJET POR VIAJE REDONDO <sup>939</sup> | PRECIO MAGNA POR VIAJE SENCILLO <sup>940</sup> | PRECIO MAGNA POR VIAJE REDONDO <sup>941</sup> |
|-----------------|---|--|--|---|
| Adulto          | \$235.00  | \$455.00                                       | \$250.00                                       | \$500.00                                      |
| Adulto Local    | \$175.00  | \$335.00                                       | \$150.00                                       | \$300.00                                      |
| Adulto INAPAM   | \$80.00   | \$160.00                                       | \$90.00  | \$180.00                                      |

Elaboración propia con información disponible en las páginas de internet de WINJET y MAGNA de conformidad con lo señalado en los numerales 4.4.13. y 4.4.14 y de conformidad con lo establecido en el numeral 4.5.4.3.

De conformidad con lo anterior, cualquier persona que decida viajar en TRANSBORDADOR y llegar a la terminal en automóvil a través de la RUTA CALICA deberá pagar un precio más alto que una persona que decida tomar el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL, pagando incluso más del doble del precio, sin considerar los gastos de gasolina que genera realizar el viaje, por su parte si la persona decide viajar en motocicleta a través del TRANSBORDADOR de la RUTA CALICA deberá pagar un precio más alto o similar al del STMP en la modalidad de ferri de la RUTA COZUMEL, considerado que pague el precio de Adulto, esto sin tomar en cuenta los gastos en gasolina que genera realizar el viaje en motocicleta hacia la terminal. También existe la posibilidad de que los usuarios lleguen a la zona en taxi o transporte público; en este caso tendrían que considerar el costo que puede representar para los usuarios pagar dicha tarifa, por ejemplo se tiene información de que la tarifa de viaje entre Playa del Carmen y Punta Venado (Calica) es de \$275.00 (doscientos setenta y cinco pesos 00/100 M.N.).<sup>942</sup> Lo anterior provocaría que un usuario que decida viajar en TRANSBORDADOR vía la RUTA CALICA gaste más dinero que el que gastaría por hacerlo por la RUTA COZUMEL, toda vez que el precio por adulto, viaje sencillo, de WINJET y MAGNA es menor que el costo del viaje en TRANSBORDADOR y el costo del viaje en taxi, que sería de \$355.00 (trescientos cincuenta y cinco pesos 00/100 M.N.) para TRANSCARIBE y de \$335.00 (trescientos treinta y cinco pesos 00/100 M.N.) en el caso de CARGA. La única manera de que sea más rentable para los usuarios utilizar la RUTA CALICA es realizando el viaje en TRANSBORDADOR y llegar a la terminal en caminata o bicicleta, en donde pagarían precios menores que utilizando el STMP en la modalidad de ferri de la RUTA COZUMEL.

Asimismo, la decisión del consumidor para viajar con determinada compañía se encuentra influida por la capacidad del agente económico de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores. Al respecto, será rentable para un usuario utilizar la RUTA CALICA realizando el viaje en TRANSBORDADOR, llegando a la terminal en caminata o bicicleta -siempre y cuando- tenga una oferta similar de opciones de horario que se ajusten a sus necesidades para viajar. En este sentido, a continuación, se muestran los horarios disponibles en la RUTA CALICA y la RUTA COZUMEL:

<sup>938</sup> Al respecto, para los precios de viaje sencillo se consideró la tarifa con salida en Playa del Carmen. De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.14.

<sup>939</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.14.

<sup>940</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.13.

<sup>941</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.13.

<sup>942</sup> Como referencia se pueden tomar las tarifas las tarifas para el cobro de servicio público de transporte de pasajeros de automóviles en la modalidad de taxi que aparecen en la tabla del numeral 4.2.21.10. Dicha información debe ser tomada como referencia pues no se cuenta con tarifas al año dos mil veintiuno.



TABLA 3

| Horarios TRANSBORDADOR RUTA CALICA (salidas Punta Venado) <sup>943</sup> |           |           |           |           |           |           |           |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Agente económico   | lunes     | martes    | miércoles | jueves    | viernes   | sábado    | domingo   |
| TRANSCARIBE  | 04:00 hrs | 04:00 hrs | 04:00 hrs | 04:00 hrs | 04:00 hrs | 04:00 hrs | 07:00 hrs |
|  | 13:30 hrs | 13:30 hrs | 13:30 hrs | 13:30 hrs | 11:00 hrs | 13:30 hrs | 19:30 hrs |
|  |           |           |           |           | 18:00 hrs |           |           |
| CARGA  | 06:00 hrs | 06:00 hrs | 06:00 hrs | 06:00 hrs | 06:00 hrs | 06:00 hrs | 08:30 hrs |
|  | 16:00 hrs | 16:00 hrs | 16:00 hrs | 16:00 hrs | 16:00 hrs | 16:00 hrs | 17:15 hrs |
|  |           |           |           |           | 20:30 hrs |           |           |

Elaboración propia con información disponible en las páginas de internet de TRANSCARIBE y CARGA de conformidad con lo señalado en los numerales 4.4.11. y 4.4.12.

(N/D) Sin Datos.

TABLA 4

| Horarios STMP en la modalidad de ferri RUTA COZUMEL (salidas playa del Carmen) |           |
|--|-----------|
| Agente económico   | Horarios  |
| MAGNA y WINJET <sup>944</sup>  | 08:00 hrs |
|  | 09:00 hrs |
|  | 10:00 hrs |
|  | 11:00 hrs |
|  | 12:00 hrs |
|  | 13:00 hrs |
|  | 14:00 hrs |
|  | 15:00 hrs |
|  | 16:00 hrs |

<sup>943</sup> Al respecto, las páginas de internet de los agentes económicos indican que los horarios establecidos por parte de TRANSCARIBE de lunes a sábado a las 04:00 horas, así como los establecidos por parte de CARGA de lunes a sábado a las 06:00 y domingo a las 08:30 horas, son para transporte exclusivo de carga negra.

<sup>944</sup> De la información de las páginas de internet de WINJET y MAGNA se advierte que los horarios de zarpe se reparten entre dichos agentes siendo que los días pares le corresponden ciertos horarios a MAGNA y esos mismos horarios los días les corresponden a WINJET en días noes, y viceversa.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

|           |
|-----------|
| 17:00 hrs |
| 18:00 hrs |
| 19:00 hrs |
| 20:00 hrs |
| 21:00 hrs |
| 22:00 hrs |

Elaboración propia con información disponible en las páginas de internet de WINJET y MAGNA de conformidad con lo señalado en los numerales 4.4.13. y 4.4.14

De lo anterior, se desprende que los usuarios que deseen utilizar el TRANSBORDADOR para dirigirse a Cozumel desde Punta Venado tienen menos opciones de horarios para salir desde Punta Venado en comparación con las opciones de horarios de la Terminal de Playa de Carmen.<sup>945</sup>

En un escenario hipotético en el que un usuario decide utilizar el TRANSBORDADOR para dirigirse a Cozumel desde Punta Venado, con la intención de captar el beneficio de los diferenciales de precio que hay entre la RUTA CALICA y la RUTA COZUMEL como se dijo anteriormente, el usuario tendría que estar dispuesto a realizar una caminata de aproximadamente 2:00 (dos horas) o un viaje en bicicleta de aproximadamente treinta y cuatro (34) minutos,<sup>946</sup> para tratar de capturar los diferenciales de precio que hay entre rutas. Es decir, en algunos casos, de acuerdo con los horarios disponibles en la RUTA CALICA, el usuario que quiera trasladarse en la mañana tendría que realizar su viaje a las 02:00 horas (dos de la madrugada) para poder tomar el único viaje que ofrece TRANSCARIBE en la mañana o en su defecto comenzar su viaje a las 04:00 horas (cuatro de la mañana) para poder tomar el único viaje que ofrece CARGA en la mañana.

Asimismo, un usuario que decida salir desde Cozumel hacia la parte continental utilizando la RUTA CALICA tiene las siguientes opciones de horarios:

TABLA 5

| Horarios Transbordador RUTA CÁLICA (salidas Cozumel) |           |           |           |           |           |           |           |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Agente económico                                     | lunes     | martes    | miércoles | jueves    | viernes   | sábado    | domingo   |
|  | 09:30 hrs | 09:30 hrs | 09:30 hrs | 09:30 hrs | 08:00 hrs | 09:30 hrs | 17:00 hrs |

<sup>945</sup> No pasa desapercibido que por motivos de pandemia los horarios se han visto disminuidos. Sin embargo, de conformidad con información presentada por CARGA y TRANSCARIBE los horarios ofertados antes de pandemia eran mucho menores a los ofertados en la RUTA COZUMEL por los prestadores del STMP en la modalidad de ferri y en horarios poco convenientes para los usuarios del STMP en la modalidad de ferri. Como se estableció en los numerales 4.2.7 y 4.2.7.1.

<sup>946</sup> Información pública disponible en la página de Internet: <https://www.google.com.mx/maps/dir/Ultramar+Ferry+Playa+del+Carmen,+Muelle+de+Navega,+Centro,+77400+Playa+del+Carmen,+Q.R./Punta+Venado-Calica,+77689+Q.R./@20.5977742,-87.1404541,13z/data=!3m1!4m1!8!4m17!1m5!1m1!1s0x8f4e4339714b21af:0x7263228749e5ad85!2m2!1d-87.0745039!2d20.6204891!1m5!1m1!1s0x8f4e4417a3576719:0x8324f65fc346713f!2m2!1d-87.1310884!2d20.5712909!2m3!1e0!1e2!8j1634707500!3e0> de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.8.





**Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020**

|                                  |           |           |           |           |           |           |           |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>TRANSCARIBE<sup>947</sup></b> | 17:00 hrs | 17:00 hrs | 17:00 hrs | 17:00 hrs | 16:00 hrs | 17:00 hrs | 21:00 hrs |
|                                  |           |           |           |           | 20:30 hrs |           |           |
| <b>CARGA<sup>948</sup></b>       | 12:30 hrs | 12:30 hrs | 12:30 hrs | 12:30 hrs | 12:30 hrs | 12:30 hrs | 14:30 hrs |
|                                  | 21:30 hrs | 21:30 hrs | 21:30 hrs | 21:30 hrs | 18:30 hrs | 21:30 hrs | 20:00 hrs |
|                                  |           |           |           |           | 23:30 hrs |           |           |

Elaboración propia con información disponible en las páginas de internet de TRANSCARIBE y CARGA de conformidad con lo señalado en los numerales 4.4.11. y 4.4.12.

Mientras que, un usuario que decida salir desde Cozumel hacia la parte continental utilizando la RUTA COZUMEL tiene las siguientes opciones de horarios:

**TABLA 6**

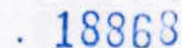
| <b>Horarios STMP en la modalidad de ferri RUTA COZUMEL (salidas Cozumel)</b> |                 |
|--|-----------------|
| <b>Agente económico</b>  | <b>Horarios</b> |
| <b>MAGNA WINJET<sup>949</sup></b>  | 07:00 hrs       |
|  | 08:00 hrs       |
|  | 09:00 hrs       |
|  | 10:00 hrs       |
|  | 11:00 hrs       |
|  | 12:00 hrs       |
|  | 13:00 hrs       |
|  | 14:00 hrs       |
|  | 15:00 hrs       |
|  | 16:00 hrs       |
|  | 17:00 hrs       |
|  | 18:00 hrs       |
|  | 19:00 hrs       |
|  | 20:00 hrs       |
|  | 21:00 hrs       |

<sup>947</sup> Información pública disponible en la página de Internet: <https://transcaribe.net/horarios/>

<sup>948</sup> Información pública disponible en la página de Internet: <http://ultramarcarga.com/ruta-calica-cozumel/>

<sup>949</sup> De la información de las páginas de internet de WINJET y MAGNA se advierte que los horarios de zarpe se reparten entre dichos agentes siendo que los días pares le corresponden ciertos horarios a MAGNA y esos mismos horarios los días les corresponden a WINJET en días noes, y viceversa.





**Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020**

Elaboración propia con información disponible en las páginas de Internet de WINJET y MAGNA de conformidad con lo señalado en los numerales 4.4.13. y 4.4.14.

De lo anterior se desprende, que los usuarios que deseen utilizar el TRANSBORDADOR para dirigirse a la parte continental desde Cozumel utilizando la RUTA CALICA tienen menos opciones de horarios en comparación con las opciones de horarios que se ofrece los agentes económicos que ofrecen en STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL.<sup>950</sup> Además, quien decida utilizar la RUTA CALICA al llegar a Punta Venado deberá realizar una caminata de aproximadamente dos horas o un viaje en bicicleta de aproximadamente treinta y cuatro (34) minutos<sup>951</sup> para llegar a Playa del Carmen, con el fin de capturar los diferenciales de precio que hay entre rutas.

Por lo anterior, tomando en cuenta los costos monetarios y no monetarios que tienen los usuarios de la RUTA COZUMEL para acudir a otros mercados, en este caso, la RUTA CALICA, se considera poco probable que un usuario del STMP en la modalidad de ferri de la RUTA COZUMEL sustituya dicho servicio por el STMP que ofrece el TRANSBORDADOR en la RUTA CALICA, pues la única forma de captar un beneficio monetario de utilizar el TRANSBORDADOR es realizando una caminata o un viaje en bicicleta en el lapso referido en el párrafo anterior, considerando, además, que las opciones de horarios del servicio que ofrece el TRANSBORDADOR en la RUTA CALICA son menores y poco convenientes para los usuarios, en comparación con los horarios que ofrece el STMP en la modalidad de ferri de la RUTA COZUMEL, además de que el tiempo de traslado del viaje a bordo del TRANSBORDADOR es mayor que el tiempo del viaje a bordo del ferri.

Un indicio más que confirma lo anterior es que, durante el PERIODO, los ingresos de TRANSCARIBE en la RUTA CALICA relacionados con el STMP sin vehículo representaron, para todos los años, menos del [REDACTED] B de los ingresos de TRANSCARIBE, mientras que el [REDACTED] B de sus ingresos provino del STMC.<sup>952</sup> Por su parte, el [REDACTED] B de los ingresos de CARGA provino del STMC.<sup>953</sup>

#### 5.1.1.3. Artículo 58, fracción IV, de la LFCE

La fracción IV del artículo 58 de la LFCE precisa que, para definir el mercado relevante, se debe considerar:

<sup>950</sup> No pasa desapercibido que por motivos de pandemia los horarios se han visto disminuidos. Sin embargo, de conformidad con información presentada por CARGA los horarios ofertados antes de pandemia eran mucho menores a los ofertados en la RUTA COZUMEL por los prestadores del STMP en la modalidad de ferri y en horarios poco convenientes para los usuarios del STMP en la modalidad de ferri. De conformidad con lo señalado en el numeral 4.2.5.1.5.

|   |             |         |            |    |    |        |    |           |
|---|-------------|---------|------------|----|----|--------|----|-----------|
| 951   | Información | pública | disponible | en | la | página | de | internet: |
| <a href="https://www.google.com.mx/maps/dir/Ultramar+Ferry+Playa+del+Carmen,+Muelle+de+Navega,+Centro,+77400+Playa+del+Carmen,+Q.R./Punta+Venado-Calica,+77689+Q.R./@20.5977742,-">https://www.google.com.mx/maps/dir/Ultramar+Ferry+Playa+del+Carmen,+Muelle+de+Navega,+Centro,+77400+Playa+del+Carmen,+Q.R./Punta+Venado-Calica,+77689+Q.R./@20.5977742,-</a> |             |         |            |    |    |        |    |           |

87.1404541,13z/data=13m14b14m184m171m51m11s0x8f4e4339714b21af0x7263228749e5ad8512m211d-  
87.074503912d20.62048911m511m11s0x8f4e4417a35767190x8324f65fc346713f2m211d-  
87.131088412d20.571290912m316e017e218163470750013e0 de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.8.

<sup>952</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.7 y 4.2.7.1.20.

<sup>953</sup> Como se estableció en lo numerales 4.2.16 y 4.2.16.1.16.

**Eliminado: 14 palabras**





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

No obra ningún elemento de convicción en el EXPEDIENTE que permita suponer: i) la existencia de alguna restricción normativa que limite a un usuario del MR COZUMEL para que pueda elegir entre oferentes de dicho servicio ni, ii) la existencia de alguna restricción normativa que limite a un oferente que preste el MR COZUMEL para acceder a los usuarios de dicho servicio.

Por lo tanto, no existen elementos de convicción que permitan suponer restricciones normativas que limiten el acceso de los usuarios a los oferentes ni de los oferentes a los usuarios en el MR COZUMEL.

#### **5.1.1.4. Artículo 5 de las DRLFCE**

El artículo 58, fracción V, de la LFCE remite al contenido de las DRLFCE y criterios técnicos:

*“V. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como en los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión”.*

Por su parte, el artículo 5 de las DRLFCE señala:

*“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”.*

Los elementos antes descritos, a criterio de esta COMISIÓN, ya han sido abordados con toda oportunidad a lo largo de la presente consideración de derecho, así como de la consideración TERCERA, en la que se abordaron las manifestaciones que sobre el presente caso formularon los agentes económicos con interés jurídico en el procedimiento.

#### **Conclusión**

Con base en los elementos señalados previamente, se concluye que 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 es un mercado relevante por sí mismo (**MR COZUMEL**).

#### **5.1.2. RUTA ZONA HOTELERA**

##### **5.1.2.1 Artículo 58, fracción I, de la LFCE**

La fracción I, del artículo 58 de la LFCE, establece lo siguiente:

*“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:*

*[...]*



- 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”.*

Del texto en cita se desprende que, para definir el mercado relevante, deben ser consideradas las posibilidades que tendrían los consumidores del servicio para sustituir el mismo con uno distinto. Para ello es necesario analizar qué servicios se encuentran al alcance de los consumidores, así como qué proveedores estarían en posibilidad de brindarles alternativas.

El STMP en la modalidad de ferri en las RUTAS ZONA HOTELERA se presta, desde el lado continental, a través de los muelles el Embarcadero, Playa Tortugas y Playa Caracol, los cuales tienen entre sí una distancia lineal menor a dos kilómetros<sup>954</sup> y desde el lado insular, a través de la terminal marítima de Isla Mujeres;<sup>955</sup> actualmente, dicho servicio es prestado únicamente por MAGNA.

En este sentido, para realizar el análisis de sustitución, se deben considerar todas las alternativas de medios de transporte que podría utilizar un usuario del STMP para transportarse de la zona hotelera de Cancún a Isla Mujeres y/o viceversa. Al respecto, a continuación, se analizan las diversas opciones de transporte a las que un usuario del STMP podría considerar como sustitutos del servicio.

#### Transporte terrestre

En la actualidad, no existen conexiones vía terrestre, como puentes o carreteras, entre la parte continental e Isla Mujeres por lo que los usuarios del STMP en la modalidad de ferri no pueden migrar a un servicio de transporte terrestre que ofrezca conexión entre la zona hotelera de Cancún e Isla Mujeres.<sup>956</sup>

Como ya se ha señalado anteriormente, no existen conexiones vía terrestre, como puentes o carreteras, entre la parte continental e Isla Mujeres, por lo que cualquier prestador del servicio de transporte terrestre que pretenda cubrir esa ruta estará técnicamente imposibilitado para hacerlo.

Por lo anterior, se concluye que en las RUTAS ZONA HOTELERA los servicios de transporte terrestre y el STMP en la modalidad de pasajeros no son sustitutos entre sí.

#### Transporte aéreo

Como ya se ha mencionado anteriormente, el STMP tiene la finalidad de transportar un pasajero de un punto “A” a un punto “B”, así, desde el punto de vista de la demanda, los viajes con origen y/o destino diferente no son sustitutos. En el caso que nos ocupa tiene la finalidad de transportar pasajeros de la zona hotelera de Cancún a Isla Mujeres y/o viceversa.

En la actualidad existen 2 (dos) aeropuertos que pueden conectar la zona hotelera de Cancún con Isla Mujeres. A saber, el Aeropuerto Internacional de Cancún y el Aeropuerto privado en Isla Mujeres. *Mexican Caribbean.*<sup>957</sup>

<sup>954</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.8.

<sup>955</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.2. y 4.2.6.

<sup>956</sup> Como se señaló en el numeral 4.2.6.

<sup>957</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.13.2., 4.2.21.2. y 4.4.5.





Al respecto, actualmente no existe un prestador del servicio de transporte aéreo regular<sup>958</sup> que ofrezca vuelos en la ruta Cancún-Isla Mujeres. Por otra parte, se tiene conocimiento de que existen prestadores del servicio de transporte aéreo no regular<sup>959</sup> a través de los cuales se puede realizar el viaje entre Cancún e Isla Mujeres y/o viceversa por la escasa infraestructura existente en la Isla Mujeres.

En este sentido, los usuarios del STMP en la modalidad de ferri estarían en posibilidad de migrar a un servicio de transporte aéreo no regular que ofrezca conexión entre Cancún e Isla Mujeres. Sin embargo, el transporte aéreo no regular no es una opción económicamente viable que permita a los usuarios sustituir el STMP en la modalidad de ferri, ya que para acceder a dicho servicio se tiene que rentar la aeronave completa, lo que hace a los servicios de transporte aéreo no regular más costosos.<sup>960</sup>

Por otra parte, desde el lado de la oferta se considera que los prestadores del servicio de transporte aéreo regular y no regular no son sustitutos técnicamente viables del STMP en la modalidad de ferri toda vez que (i) en el caso del transporte aéreo regular actualmente no existen oferentes del servicio en la ruta Cancún-Isla Mujeres, por lo que el agente económico que desee comenzar a prestar dicho servicio tendrá que incurrir en los costos de un nuevo entrante; y (ii) en el caso de los prestadores de servicio de transporte aéreo no regular tendrían que incurrir en costos significativos para cubrir la demanda del STMP en la modalidad de ferri de forma suficiente y oportuna en un periodo de tiempo razonable de modo tal que sea económicamente inviable para los prestadores del servicio elevar sus precios. Lo anterior, toda vez que las aeronaves en las que normalmente se presta este servicio tienen la capacidad de transportar hasta a doce (12) personas,<sup>961</sup> lo que podría ser insuficiente para hacer frente a los picos de demanda, ocasionados por la estacionalidad de la demanda de los usuarios que realizan viajes entre Cancún e Isla Mujeres, de acuerdo con señalado en el numeral 5.2. *Poder sustancial* de esta resolución.

#### Transporte marítimo

Se tiene conocimiento que en Cancún e Isla Mujeres existen diversos prestadores del STMP en modalidades distintas al ferri.<sup>962</sup>

#### (i) Transporte marítimo de pasajeros en la modalidad de turismo náutico.

<sup>958</sup> De conformidad con la fracción XXXI del artículo 2 de la Ley de Aviación Civil, publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco cuya última reforma fue publicada en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno el "Servicio de transporte aéreo regular" es aquel "[...] que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios [...]".

<sup>959</sup> De conformidad con la fracción XXX del artículo 2 de la Ley de Aviación Civil, publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco cuya última reforma fue publicada en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno el "Servicio de transporte aéreo no regular" es aquel "[...] que no está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios [...]".

<sup>960</sup> Como se aprecia de los numerales 4.4.4. y 4.4.5.

<sup>961</sup> Como se señaló en los numerales 4.4.4. y 4.4.5.

<sup>962</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.6.1.11., 4.2.6.1.21., 4.2.11.1.2., 4.3.8 y 4.3.9.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

El transporte marítimo de pasajeros en la modalidad de turismo náutico es un tipo de transporte marítimo con fines recreativos o deportivos<sup>963</sup> que se realiza en las vías navegables con embarcaciones menores, para uso particular o comercial.

El objeto del servicio de turismo náutico, en la modalidad de recorrido turístico, es 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 a los pasajeros (turistas) al lugar de salida (punto "A").<sup>964</sup>

Por su parte, el objeto del STMP en la modalidad de ferri es trasladar a pasajeros de un punto "A" a un punto "B" (Cancún-Isla Mujeres) de forma continua, permanente y regular,<sup>965</sup> y posteriormente embarcar nuevos pasajeros para trasladarlos del punto "B" al punto "A" (Cancún-Isla Mujeres) con el fin de mantener la comunicación entre ambos puntos, sin tener puntos intermedios en la ruta.

Al respecto, la CAPITANÍA PUERTO JUÁREZ señaló:

*"A.- El objeto del [PERMISO] para prestar el Servicio de Transporte de pasajeros es trasladar a los pasajeros (sean estos lugareños o turistas) de un lugar a otro, el cual debe realizarse de forma permanente, continua y regular, comprendiendo su ruta de un puerto de salida a otro (en el caso que nos ocupa de Puerto Juárez a Isla Mujeres) en el cual desembarcaran todos y en este último volver a embarcar nuevos pasajeros para trasladarlos a Puerto Juárez/Cancún, con el fin de mantener la comunicación entre los dos puertos, sin tener puntos intermedios en su ruta.*

*B. En el caso de los Permisos para la prestación del servicio de Turismo Náutico a terceros, con embarcaciones menores de recreo y deportivas; específicamente la modalidad de Recorrido Turístico, se define y consiste en trasladar turistas hacia zonas de interés, sea por su atractivo natural o histórico, con o sin actividades adicionales de recreo, tales como snorkel, buceo u otras similares, que dependan para su realización de la Embarcación; es decir, la ruta comprende: lugar de salida (muelle), puntos intermedios (áreas marítimas para realizar snorkel y/o buceo, o embarque y desembarque en algún otro muelle para actividades de recreo y/o alimentación) y retorno de los mismos turistas al lugar de salida.*

*Por lo anterior, no se pueden considerar como competencia estas dos actividades [énfasis añadido]"*<sup>966</sup>

En el mismo sentido la CAPITANÍA ISLA MUJERES señaló:

*"A.- El objeto del [PERMISO] para prestar el Servicio de Transporte de pasajeros es trasladar a los pasajeros (sean estos lugareños o turistas) de un lugar a otro, el cual debe realizarse de forma permanente, continua y regular, comprendiendo su ruta de un puerto de salida a otro (en el caso que nos*

<sup>963</sup> Por los que los artefactos en los que se realiza se clasifican, por su uso, en embarcaciones de recreo y deportivas, de conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso d), de la LEY DE NAVEGACIÓN.

<sup>964</sup> Como se señaló en los numerales 4.3.3., 4.3.4. y 4.3.5.

<sup>965</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.5.9 la MARINA MERCANTE señaló que el servicio **permanente** "consiste en la obligación de mantener la prestación del servicio mientras subsista la necesidad de carácter general que se pretende satisfacer, y que en este caso consiste en la prestación del servicio de transporte de pasajeros. La permanencia se explica con la vigencia del permiso del servicio de transporte de pasajeros, ya que no puede interrumpirse durante la vigencia salvo causas justificadas"; **continuo** "Significa que el STMP no debe interrumpirse dentro de los horarios y fechas salvo causas que pongan en seguridad la navegación y las vidas humanas."; y **regular** consiste en que "el STMP debe ser prestado conforme a la normativa jurídica que lo regula en aspectos fundamentales en la prestación del servicio, como son las obligaciones hacia el pasajero".

<sup>966</sup> Como se señaló en el numeral 4.3.3.





*ocupa de Puerto Juárez a Isla Mujeres )en el cual desembarcaran todos y en este último volver a embarcar nuevos pasajeros para trasladarlos a Puerto Juárez/Cancún, con el fin de mantener la comunicación entre los dos puertos, sin tener puntos intermedios en su ruta.*

*B. En el caso de los Permisos para la prestación del servicio de Turismo Náutico a terceros, con embarcaciones menores de recreo y deportivas; específicamente la modalidad de Recorrido Turístico, se define y consiste en trasladar turistas hacia zonas de interés, sea por su atractivo natural o histórico, con o sin actividades adicionales de recreo, tales como snorkel, buceo u otras similares, que dependan para su realización de la Embarcación; es decir, la ruta comprende: lugar de salida (muelle), puntos intermedios (áreas marítimas para realizar snorkel y/o buceo, o embarque y desembarque en algún otro muelle para actividades de recreo y/o alimentación) y retorno de los mismos turistas al lugar de salida.*

*Por lo anterior, queda entendido que, no se pueden considerar como competencia estas dos actividades [énfasis añadido]*.<sup>967</sup>

Por otra parte, de las visitas de inspección realizadas durante el desahogo del procedimiento a diversos muelles y terminales se advirtió que el servicio de turismo náutico no se presta con la misma regularidad que el STMP en la modalidad de ferri pues, como la misma MAGNA reconoció en su escrito de tres de mayo de dos mil veintiuno, los prestadores del servicio únicamente ofrecen sus servicios en la mañana. Al respecto, MAGNA señaló:

*“[...] muchos de los prestadores del servicio de transporte marítimo, cuya presencia se pretende acreditar a través de ese medio de prueba, únicamente ofrecen sus servicios en el transcurso de la mañana, por lo que la visita a esos muelles a las 13:00 y 17:00 horas resultaría inocua [...]”*.<sup>968</sup>

Situación que fue confirmada en diversas visitas de inspección realizadas en los horarios vespertinos, en donde se verificó que era nula o poca la presencia de dichos prestadores del servicio.<sup>969</sup>

Por lo anterior, se considera que el STMP en la modalidad de turismo náutico en las RUTAS ZONA HOTELERA satisface necesidades distintas a las que satisface el STMP en la modalidad de ferri, por lo que no puede ser considerada por los usuarios como un sustituto viable y efectivo del STMP en la modalidad de ferri. Toda vez que no traslada a los usuarios de un punto “A” a un punto “B”, sino que lo que ofrece es un recorrido turístico partiendo de un punto “A”, pudiendo realizar actividades y paradas en puntos intermedios, y desembarcando en el mismo punto de donde partió, punto “A”. Además, de que no se ofrece con la misma frecuencia con la que se presta el STMP en la modalidad de ferri. Así pues, no estaría satisfaciendo la misma necesidad de los usuarios pues, como ya se señaló anteriormente, la decisión del consumidor para viajar con determinada compañía está influida por la capacidad del agente económico de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores, esto es que lleguen a los puntos de su interés y en los tiempos de su preferencia.

Desde el lado de la oferta, los prestadores el STMP en la modalidad de turismo náutico utilizan embarcaciones menores para prestar sus servicios, las cuales de conformidad con el artículo 10, fracción II, inciso b) de la LEY DE NAVEGACIÓN son embarcaciones de menos de 500 (quinientas) unidades de arqueo bruto, o menos de 15 (quince) metros de eslora, con una capacidad menor que las

<sup>967</sup> Como se señaló en el numeral 4.3.4.

<sup>968</sup> Folio 8170.

<sup>969</sup> Como se señaló en el numeral 4.3.8.7.



embarcaciones que se utilizan para prestar el STMP en la modalidad de ferri de modo que tendrían que incurrir en costos significativos para cubrir la demanda del STMP en la modalidad de ferri de forma suficiente y oportuna en un periodo de tiempo razonable de modo tal que sea económicamente inviable para los prestadores del servicio elevar sus precios. Por lo anterior, se considera que, desde el punto de vista de la oferta, el servicio de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico no es un sustituto técnica y económicamente viable del STMP en la modalidad de ferri.

Ahora bien, el transporte marítimo conocido como ténder es un servicio de renta de una embarcación mediante la cual se transportan pasajeros de un origen a un destino y de regreso al origen.<sup>970</sup> Por su parte, el tipo de servicio de transporte marítimo definido como chárter se refiere al servicio de renta de una embarcación por un número determinado de horas<sup>971</sup> y regularmente la embarcación es de tipo yate.<sup>972</sup> En este sentido, los servicios ofrecidos no se prestan con la misma frecuencia que el STMP en la modalidad de ferri, pues no existe una programación con horario y salidas, como en el caso del ferri, sino que los usuarios que deseen realizar viajes a través de ténder o chárter tendrán que rentar la embarcación completa para trasladarse de Cancún a Isla Mujeres o viceversa. Además, los precios de estos servicios son mucho mayores que los precios del STMP en la modalidad de ferri.<sup>973</sup>

Así pues, este tipo de servicios no estaría satisfaciendo la misma necesidad de los usuarios pues como ya se señaló anteriormente, la decisión del consumidor para viajar con determinada compañía está influida además del precio por la capacidad del agente económico de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores, esto es que lleguen a los puntos de su interés y en los tiempos de su preferencia.

En este sentido, desde el punto de vista de la demanda los servicios de ténder y chárter no son sustitutos técnica y económicamente viables del STMP en la modalidad de ferri.<sup>974</sup>

Desde el lado de la oferta, los prestadores del servicio de transporte de ténder y chárter utilizan embarcaciones con menos capacidad que las utilizadas para prestar el STMP en la modalidad de ferri de modo que tendrían que incurrir en costos significativos para cubrir la demanda del STMP en la modalidad de ferri de forma suficiente y oportuna en un periodo de tiempo razonable, de modo tal que sea económicamente inviable para los prestadores del servicio elevar sus precios. Por lo anterior, se considera que desde el punto de la oferta los servicios de ténder y chárter no son sustitutos técnica y económicamente viables del STMP en la modalidad de ferri.

*(ii) SERVICIO DE TRANSBORDADOR*

<sup>970</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.7. y 4.2.12..

<sup>971</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.7., 4.2.12 y 4.2.13.13.

<sup>972</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.13.

<sup>973</sup> Como se muestra en el numeral 4.4.6, en la Riviera Maya se puede rentar una embarcación con capacidad para diez personas por un costo aproximado de \$53,724.00 (cincuenta y tres mil setecientos cuarenta y dos pesos 00/100 M.N.) el cual incluye servicio de alimentos y bebidas y alguna experiencia turística. Por otra parte, conforme al numeral 4.4.7., existe un tour en yate de Cozumel a isla Pasión con un costo de \$30,180.00 (treinta mil ciento ochenta pesos 00/100 M.N.) el cual incluye servicio de alimentos y bebidas y alguna experiencia turística.

<sup>974</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.7., 4.2.7.1.11, 4.2.12. y 4.2.13.13.





Respecto al SERVICIO DE TRANSBORDADOR, en el numeral 3.2.2. *“LA DEFINICIÓN DE LOS MERCADOS RELEVANTES PARTE DE PREMISAS FÁCTICAS INCORRECTAS”* de la presente resolución, se realiza un análisis detallado de la dimensión producto del SERVICIO DE TRANSBORDADOR y se compara con el STMP en la modalidad de ferri, de dicho análisis se concluye que desde el punto de vista de la demanda el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, en su dimensión producto, no se considera como un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri. Entre los principales elementos se identifican diferencias en el tipo de embarcaciones, características de las terminales y duración del viaje, así entre los principales hallazgos se encuentra:

- El SERVICIO DE TRANSBORDADOR se presta en embarcaciones y artefactos navales que, por su uso, se clasifican en mixto; es decir, de carga y pasaje.<sup>975</sup> Las embarcaciones que prestan el SERVICIO DE TRANSBORDADOR se caracterizan por la posibilidad de transportar, conjunta o separadamente, a pasajeros, vehículos, vehículos de carga y carga ligera.<sup>976</sup>
- El SERVICIO DE TRANSBORDADOR es más lento que el STMP en la modalidad de ferri. Al respecto, JETWAY refirió que un viaje en ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ es de aproximadamente 24 (veinticuatro) minutos,<sup>977</sup> por su parte MAGNA señaló que el recorrido de Zona Hotelera a Isla Mujeres dura 20 (veinte) minutos,<sup>978</sup> mientras que se estima que un viaje en TRANSBORDADOR desde PUNTA SAM es de 40 (cuarenta) minutos,<sup>979</sup> por lo que para tomar su decisión, el usuario final debe considerar todos los factores y no solo el precio del boleto, sino también los otros costos no monetarios, entre los que se encuentra el mayor tiempo de viaje en el SERVICIO DE TRANSBORDADOR comparado con el STMP.
- Durante dos mil diecinueve, [REDACTED] B [REDACTED] pasajeros sin vehículo utilizaron el SERVICIO DE TRANSBORDADOR ofrecido por CARGA, en la RUTA PUNTA SAM, lo cual representa [REDACTED] B [REDACTED] de sus pasajeros transportados por CARGA durante el año, y solo [REDACTED] B [REDACTED] de los pasajeros que utilizan en STMP.<sup>980</sup>

Por lo anterior, desde el punto de vista de la demanda, el SERVICIO DE TRANSBORDADOR -en su dimensión producto- no se considera como un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri.

Sobre la posibilidad de que un prestador del SERVICIO DE TRANSBORDADOR pueda ofrecer el servicio de STMP, CARGA señaló: *“que no es viable, desde un punto de vista técnico, normativo y/o económico, utilizar las embarcaciones que emplea para prestar el servicio de transporte marítimo de Carga Rodada para*

<sup>975</sup> De conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso f), de la LEY DE NAVEGACIÓN.

<sup>976</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.7. y 4.2.13.2

<sup>977</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.6.

<sup>978</sup> Como se estableció en el numeral 4.3.8.1.

<sup>979</sup> Valor estimado considerado la distancia que separa el segmento continental de Quintana Roo e insular de Isla Mujeres y Cozumel. El segmento continental de Quintana Roo se encuentra separado por una masa acuática de 18 (dieciocho) kilómetros en el caso de Cozumel y de 10 (diez) kilómetros en el caso de Isla Mujeres. Tal como se estableció en los numerales 3.2.2, 4.2.13.2, 4.2.21.1, 4.2.21.6 y 4.2.21.7.

<sup>980</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.16.1.12 y 4.2.2.1.2.



prestar el STMP, ya que la infraestructura de esas embarcaciones fue diseñada específicamente y a la medida para la Carga Rodada”.<sup>981</sup>

Asimismo, de la información disponible en el EXPEDIENTE, se advierte que las embarcaciones para prestar el SERVICIO DE TRANSBORDADOR son diferentes a las embarcaciones empleadas para proporcionar el STMP.<sup>982</sup> Al respecto CARGA señala: “la capacidad operativa de la embarcación está dada en metros lineales, [...] pues dicha capacidad total dependerá de la longitud y peso de los vehículos que para un viaje concreto contraten el servicio de Carga Rodada [...], [CARGA] considera que dichas Embarcaciones no pueden utilizarse para usos diferentes como el servicio de transporte marítimo de Pasajeros”.<sup>983</sup>

Las diferencias también se observan en los montos de inversión que se requieren para adquirir las embarcaciones y el tiempo requerido para recuperar la inversión; al respecto CARGA manifiesta que cuenta con cuatro embarcaciones para prestar el servicio, y que los montos de inversión erogados para adquirir cada embarcación oscilan entre B [REDACTED], y que el tiempo requerido para recuperar la inversión es de B [REDACTED].<sup>984</sup>

Por otra parte, sobre la toma de decisiones del tipo de embarcaciones a emplear, CARGA manifestó:

\*\* [REDACTED]  
[REDACTED]<sup>985</sup>

Lo anterior refleja que los prestadores del SERVICIO DE TRANSBORDADOR realizan sus inversiones considerando transportar automóviles y carga, y no proporcionar el STMP.

Ahora bien, con fines de exhaustividad, se procede a realizar el análisis de sustitución de los servicios tomando en cuenta la dimensión geográfica y temporal.

#### 5.1.2.2. Artículo 58, fracciones II y III de la LFCE

La fracción II, del artículo 58 de la LFCE, establece lo siguiente:

*“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:*

*[...]*

*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”.*

<sup>981</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.5.

<sup>982</sup> Como se señaló en el numeral 4.2.2.1.4., 4.2.5. y 4.2.7.

<sup>983</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.5.

B [REDACTED]  
II [REDACTED]  
I [REDACTED]

<sup>985</sup> Como se señaló en el numeral 4.2.5.





Al respecto, el STMP en la modalidad de ferri es un servicio, 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.

Asimismo, la fracción III, del artículo 58 de la LFCE, establece lo siguiente:

*"Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:*

*[...]*

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

Al considerar los costos y probabilidades que tienen los consumidores para acudir a diversas rutas, se observa que las RUTAS ZONA HOTELERA tienen rutas alternativas a las que pueden acudir los consumidores, ya que el STMP en la modalidad de ferri también se ofrece desde o hacia las terminales marítimas Gran Puerto y Puerto Juárez y desde o hacia la terminal marítima de Isla Mujeres. Asimismo, se identifica que, actualmente, en la terminal marítima de Punta Sam se ofrece el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la RUTA PUNTA SAM.

De esta forma, se deben analizar los costos y las probabilidades que tienen los usuarios para acudir a las terminales en donde se ofrece el STMP en la modalidad de ferri y el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, para determinar si es económicamente viable que un usuario considere como sustituto tanto el STMP en la modalidad de ferri que se presta en terminales diferentes y el SERVICIO DE TRANSBORDADOR que se presta en la RUTA PUNTA SAM.

Los usuarios del STMP en la modalidad de ferri en las RUTAS ZONA HOTELERA técnicamente podrían trasladarse desde la parte continental hacia la isla de Isla Mujeres a través de la RUTA PUERTO JUÁREZ y la RUTA PUNTA SAM, por lo que se procede a realizar un análisis que contemple la disposición de los usuarios de las RUTAS ZONA HOTELERA para trasladarse a través de la RUTA PUERTO JUÁREZ y la RUTA PUNTA SAM.

Esta disposición refleja la disyuntiva que enfrentan los usuarios en términos de los costos de traslado, comparado con utilizar una ruta u otra, y el beneficio de capturar los diferenciales de precio que hay entre rutas. Así, para que un consumidor decida recurrir a un punto de origen más lejano, es necesario que exista un ahorro considerable en costos del trayecto.

Al respecto, a continuación, se hace un análisis de las distancias que existen entre los muelles que integran las RUTAS ZONA HOTELERA y las terminales que integran la RUTA PUERTO JUÁREZ y la RUTA PUNTA SAM.

**TABLA 7**

| Muelles RUTAS<br>ZONA HOTELERA | Terminal Gran Puerto |                            | Terminal Puerto Juárez |                               | Terminal Punta Sam  |                               |
|--------------------------------|----------------------|----------------------------|------------------------|-------------------------------|---------------------|-------------------------------|
|                                | Distancia<br>lineal  | Distancia<br>ruta habitual | Distancia<br>lineal    | Distancia<br>ruta<br>habitual | Distancia<br>lineal | Distancia<br>ruta<br>habitual |



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

|                |        |         |        |         |       |         |
|----------------|--------|---------|--------|---------|-------|---------|
| Playa Tortugas | 6.4 km | 10.4 km | 6.7 km | 10.8 km | 11 km | 16.1 km |
| Playa Caracol  | 8.2 km | 14.3 km | 8.5 km | 13.5 km | 18 km | 19.8 km |
| Embarcadero    | 4.8 km | 7.9 km  | 5 km   | 8.4 km  | 10 km | 13.7 km |

Elaboración propia con información disponible en la página de internet Google Maps. De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.8.

Los usuarios del STMP en las RUTAS ZONA HOTELERA tendrían que estar dispuestos a realizar los viajes señalados en la siguiente tabla (TABLA 8), para tratar de capturar los diferenciales de precio que hay entre las RUTAS ZONA HOTELERA, la RUTA PUERTO JUÁREZ y la RUTA PUNTA SAM.

TABLA 8

| Muelles<br>RUTAS ZONA<br>HOTELERA | Terminal Gran Puerto <sup>986</sup> |                         |            |             | Terminal Puerto Juárez <sup>987</sup> |                         |            |             | Terminal Punta Sam <sup>988</sup> |                         |             |             |
|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|------------|-------------|---------------------------------------|-------------------------|------------|-------------|-----------------------------------|-------------------------|-------------|-------------|
|                                   | Distancia                           | Vehículo <sup>989</sup> | Bicicleta  | Caminando   | Distancia                             | Vehículo <sup>990</sup> | Bicicleta  | Caminando   | Distancia                         | Vehículo <sup>991</sup> | Bicicleta   | Caminando   |
| Playa Tortugas                    | 10.4 km                             | 16 a 35 minutos         | 21 minutos | 01:24 horas | 10.8 km                               | 12 a 30 minutos         | 31 minutos | 02:30 horas | 16.1 km                           | 18 a 35 minutos         | 48 minutos  | 03:07 horas |
| Playa Caracol                     | 14.3 km                             | 18 a 45 minutos         | 47 minutos | 02:26 horas | 13.5 km                               | 14 a 35 minutos         | 38 minutos | 02:32 horas | 19.8 km                           | 24 a 50 minutos         | 01:20 horas | 03:36 horas |
| Embarcadero                       | 7.9 km                              | 9 a 20 minutos          | 22 minutos | 01:28 horas | 8.4 km                                | 10 a 24 minutos         | 14 minutos | 01:35 horas | 13.7 km                           | 14 a 28 minutos         | 40 minutos  | 02:38 horas |

Elaboración propia con información disponible en la página de internet Google Maps. De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.8.

Considerando que el usuario decide realizar su viaje a través de la RUTA PUERTO JUÁREZ, ya sea en la Terminal Gran Puerto o en la Terminal Puerto Juárez, tendría que pagar los siguientes precios, de acuerdo con el tipo de tarifa que le aplique:

TABLA 9

| Tipo de pasajero | Precio JETWAY <sup>992</sup>  |                              |         | Precio MAGNA |         |
|------------------|-------------------------------|------------------------------|---------|--------------|---------|
|                  | Sencillo salida Puerto Juárez | Sencillo salida Isla Mujeres | Redondo | Sencillo     | Redondo |

<sup>986</sup> Se tomo el lapso de 05.30 horas a 23.00 horas que son los horarios que ofrece JETWAY el día de la consulta. <https://www.ultramarferry.com/es/rutas-y-horarios>

<sup>987</sup> Se tomo el lapso de 06.30 horas a 22.00 horas que son los horarios que ofrece JETWAY el día de la consulta. <https://jetway.mx/>

<sup>988</sup> Se tomo el lapso de 7.00 a 17.30 horas que son los horarios que ofrece JETWAY el día de la consulta. <http://ultramarcarga.com/ruta-punta-sam-isla-mujeres/>

<sup>989</sup> Incluye automóvil y motocicletas. No incluye transporte público.

<sup>990</sup> Incluye automóvil y motocicletas. No incluye transporte público.

<sup>991</sup> Incluye automóvil y motocicletas. No incluye transporte público.

<sup>992</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.6.





**Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020**

|                              |          |          |          |          |          |
|------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Adulto                       | \$175.00 | \$155.00 | \$320.00 | \$240.00 | \$450.00 |
| Adulto Q.<br>Roo             | \$70.00  | \$70.00  | \$130.00 | \$78.00  | \$155.00 |
| Adulto local<br>Isla Mujeres | \$35.00  | \$35.00  | \$70.00  | N/A      | N/A      |

Elaboración propia de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.13. y 4.4.14.

Considerando que la persona decide realizar su viaje a través de la RUTA PUNTA SAM tendría que pagar los siguientes precios, de acuerdo con el tipo de viaje que decide realizar:

**TABLA 10**

| TIPO DE VIAJE | PRECIO CARGA POR VIAJE SENCILLO <sup>993</sup> | PRECIO CARGA POR VIAJE REDONDO <sup>994</sup> |
|---------------|--|---|
| Automóvil     | \$400.00                                       | \$800.00                                      |
| Motocicleta   | \$125.00                                       | \$250.00                                      |
| Bicicleta     | \$100.00                                       | \$200.00                                      |
| Caminata      | \$170.00                                       | \$240.00                                      |

Elaboración propia de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.12.

Por su parte, los usuarios que deciden realizar su viaje a través de las RUTAS ZONA HOTELERA tendrían que pagar los siguientes precios:

**TABLA 11**

| Tipo de pasajero | Precio MAGNA <sup>995</sup> |                        |
|------------------|-----------------------------|------------------------|
|                  | Sencillo <sup>996</sup>     | Redondo <sup>997</sup> |
| Adulto           | \$376.74                    | \$523.25               |

Elaboración propia de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.13.

De conformidad con lo anterior cualquier persona que se encuentre cerca de los muelles ubicados en la RUTA ZONA HOTELERA y que decida viajar en ferri a través de la RUTA PUERTO JUÁREZ podría obtener ahorros de entre el 20% (veinte por ciento) y el 35% (treinta y cinco por ciento), dependiendo

<sup>993</sup> Como se señaló en el numeral 4.4.12.

<sup>994</sup> Al respecto, para los precios de viaje redondo se consideró el precio de dos viajes sencillos, como se señaló en el numeral 4.4.13.

<sup>995</sup> En las RUTAS ZONA HOTELERA MAGNA sólo maneja una tarifa de adulto y una de menor, no hace descuentos a usuarios locales ni de ningún tipo.

<sup>996</sup> Se utilizó el tipo de cambio peso-dólar publicado en el DOF el nueve de diciembre de dos mil veintiuno correspondiente a \$20.93 pesos.

<sup>997</sup> Se utilizó el tipo de cambio peso-dólar publicado en el DOF el nueve de diciembre de dos mil veintiuno correspondiente a \$20.93 pesos.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

del prestador del STMP en la modalidad de ferri que elija. Sin embargo, este ahorro no considera los gastos en gasolina y estacionamiento, taxi o transporte en que pueden incurrir los usuarios.<sup>998</sup> Por ejemplo, si el usuario decidiera viajar en taxi de la zona hotelera de Cancún a cualquiera de las terminales de la RUTA PUERTO JUÁREZ tendría que estar dispuesto a pagar entre \$110.00 (ciento diez pesos 00/100 M.N.) hasta \$225.00 (doscientos veinticinco pesos 00/100 M.N.), si toma un taxi "ruletero"; y entre \$205.00 (doscientos cinco pesos 00/100 M.N.) y hasta \$340.00 (trescientos cuarenta pesos 00/100 M.N.), si toma un "taxi de sitio".<sup>999</sup> Además, el usuario tiene que considerar los tiempos de traslado que se señalaron en la TABLA 8.

Por otro lado, si el usuario decide realizar el viaje en TRANSBORDADOR y llegar a la terminal en automóvil a través de la RUTA PUNTA SAM deberá pagar un precio más alto que una persona que decida tomar el STMP en la modalidad de ferri en las RUTAS ZONA HOTELERA, sin considerar los gastos de gasolina que genera realizar el viaje. Por lo que, la única manera en que sea más rentable para los usuarios utilizar la RUTA PUNTA SAM es realizar el viaje en TRANSBORDADOR y llegar a la terminal en caminata, bicicleta o motocicleta, en donde pagarían precios menores que utilizando el STMP en la modalidad de ferri de las RUTAS ZONA HOTELERA. Sin embargo, este ahorro no considera los gastos en gasolina y estacionamiento, taxi o transporte en que pueden incurrir los usuarios.<sup>1000</sup> Por ejemplo, si el usuario decidiera viajar en taxi de la zona hotelera de Cancún a la terminal marítima de Punta Sam, Isla Mujeres, Quintana Roo, ubicada en la zona conurbada de Cancún, tendría que estar dispuesto a pagar de entre \$130.00 (ciento treinta pesos 00/100 M.N.) hasta \$225.00 (doscientos veinticinco pesos 00/100 M.N.) si toma un taxi "ruletero" y entre \$240.00 (doscientos cuarenta pesos 00/100 M.N.) y hasta \$340.00 (trescientos cuarenta pesos 00/100 M.N.) si toma un taxi de "sitio".

1001

Sin embargo, los pasajeros que suelen utilizar el STMP en la modalidad de ferri en las RUTAS ZONA HOTELERA son pasajeros foráneos quienes realizan turismo en la zona,<sup>1002</sup> los cuales usualmente tienen una alta capacidad de pago y quienes dan gran valor al tiempo, situación reconocida por MAGNA quien señaló "[...] la capacidad de pago de turistas locales, nacionales e internacionales suele ser mucho mayor que la de los pasajeros locales que se transportan con motivo de trabajo y negocios; más que lo turistas suelen dar mayor importancia a factores como la comodidad y tiempos de traslado más cortos al elegir el medio de transporte

<sup>998</sup> Como referencia se pueden tomar las tarifas las tarifas para el cobro de servicio público de transporte de pasajeros de automóviles en la modalidad de taxi que aparecen en la tabla del numeral 4.2.21.10. Dicha información debe ser tomada como referencia pues no se cuenta con tarifas al año dos mil veintiuno.

<sup>999</sup> Como referencia se pueden tomar las tarifas las tarifas para el cobro de servicio público de transporte de pasajeros de automóviles en la modalidad de taxi que aparecen en la tabla del numeral 4.2.21.10. Dicha información debe ser tomada como referencia pues no se cuenta con tarifas al año dos mil veintiuno.

<sup>1000</sup> Como referencia se pueden tomar las tarifas las tarifas para el cobro de servicio público de transporte de pasajeros de automóviles en la modalidad de taxi que aparecen en la tabla del numeral 4.2.21.10. Dicha información debe ser tomada como referencia pues no se cuenta con tarifas al año dos mil veintiuno.

<sup>1001</sup> Como referencia se pueden tomar las tarifas para el cobro de servicio público de transporte de pasajeros de automóviles en la modalidad de taxi que aparecen en la tabla del numeral 4.2.21.10. Dicha información debe ser tomada como referencia pues no se cuenta con tarifas al año dos mil veintiuno.

<sup>1002</sup> Al respecto, MAGNA quien es el único agente económico que presta el STMP en la modalidad de ferri en las RUTAS ZONA HOTELERA sólo ofrece una tarifa. Es decir, no realiza descuentos a locales como lo hace en otras rutas en donde también presta el servicio, por ejemplo, la RUTA PUERTO JUÁREZ y la RUTA COZUMEL.





que usarán durante sus vacaciones.”. Por lo que se considera poco probable que un usuario que se encuentra cerca de alguno de los muelles en donde se presta el STMP en la modalidad de ferri en las RUTAS ZONA HOTELERA, realice un viaje de varios minutos a través de un vehículo automotor, transporte público o un largo recorrido a pie o en bicicleta para tratar de captar beneficios derivados del diferencial en precios que existe entre rutas, puesto que como MAGNA reconoce, los usuarios del STMP que utilizan las RUTAS ZONA HOTELERA, suelen dar mayor importancia a factores como el tiempo y comodidad.

Además, como se señaló en párrafos anteriores, la decisión del consumidor para viajar con determinada compañía también está influida por la capacidad del agente económico de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores. Al respecto, será rentable para un usuario utilizar la RUTA PUNTA SAM o la RUTA PUERTO JUÁREZ, siempre y cuando tenga una oferta similar de opciones de horario que se ajusten a sus necesidades para viajar. En este sentido, a continuación, se muestran unas tablas que contienen los horarios disponibles en las RUTAS ZONA HOTELERA, la RUTA PUNTA SAM Y la RUTA PUERTO JUÁREZ:

**TABLA 12**

| <b>Horarios STMP en la modalidad de ferri RUTAS ZONA HOTELERA</b> |        |             |        |               |        |
|---|--------|-------------|--------|---------------|--------|
| Salidas   | muelle | Salidas     | muelle | Salidas       | muelle |
| Playa Tortugas  |        | Embarcadero |        | Playa Caracol |        |
| 09:00 hrs   |        | 10:45 hrs   |        | 10:30 hrs     |        |
| 10:00 hrs   |        | 12:00 hrs   |        | 11:45 hrs     |        |
| 11:00 hrs   |        | 13:30 hrs   |        | 13:00 hrs     |        |
| 12:00 hrs   |        | 14:30 hrs   |        | 14:00 hrs     |        |
| 13:15 hrs   |        | 17:30 hrs   |        | 17:00 hrs     |        |
| 14:15 hrs   |        | 18:30 hrs   |        | 18:00 hrs     |        |
| 17:15 hrs   |        |             |        |               |        |
| 18:15 hrs   |        |             |        |               |        |

Elaboración propia con información disponible en las páginas de internet de MAGNA como se señaló en el numeral 4.4.13.

**TABLA 13**

| <b>Horarios STMP en la modalidad de ferri RUTA PUERTO JUÁREZ</b> |           |                  |           |
|--|-----------|------------------|-----------|
| Agente Económico   | Horarios  | Agente Económico | Horarios  |
|  | 05:30 hrs |                  | 06:30 hrs |



|                                   |           |                                      |           |
|-----------------------------------|-----------|--------------------------------------|-----------|
| MAGNA<br>(salidas Gran<br>Puerto) | 06:30 hrs | JETWAY<br>(salidas Puerto<br>Juárez) | 07:00 hrs |
|                                   | 07:00 hrs |                                      | 08:00 hrs |
|                                   | 08:00 hrs |                                      | 09:00 hrs |
|                                   | 08:30 hrs |                                      | 09:30 hrs |
|                                   | 09:00 hrs |                                      | 10:00 hrs |
|                                   | 09:30 hrs |                                      | 10:45 hrs |
|                                   | 10:00 hrs |                                      | 11:30 hrs |
|                                   | 10:30 hrs |                                      | 12:00 hrs |
|                                   | 11:00 hrs |                                      | 12:30 hrs |
|                                   | 11:30 hrs |                                      | 13:00 hrs |
|                                   | 12:00 hrs |                                      | 13:45 hrs |
|                                   | 12:30 hrs |                                      | 14:30 hrs |
|                                   | 13:00 hrs |                                      | 15:30 hrs |
|                                   | 13:30 hrs |                                      | 16:30 hrs |
|                                   | 14:00 hrs |                                      | 17:00 hrs |
|                                   | 14:30 hrs |                                      | 17:30 hrs |
|                                   | 15:00 hrs |                                      | 18:15 hrs |
|                                   | 15:30 hrs |                                      | 19:00 hrs |
|                                   | 16:00 hrs |                                      | 19:30 hrs |
|                                   | 17:00 hrs |                                      | 20:00 hrs |
|                                   | 17:30 hrs |                                      | 20:30 hrs |
|                                   | 18:00 hrs |                                      | 21:00 hrs |
|                                   | 19:00 hrs |                                      | 22:00 hrs |
|                                   | 20:00 hrs |                                      |           |
|                                   | 21:00 hrs |                                      |           |
|                                   | 22:00 hrs |                                      |           |
|                                   | 23:00 hrs |                                      |           |

Elaboración propia de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.13. y 4.4.14.

**TABLA 14**

| Horarios TRANSBORDADOR RUTA PUNTA SAM (salidas Punta Sam) |       |        |           |        |         |        |         |
|---|-------|--------|-----------|--------|---------|--------|---------|
| Agente Económico  | lunes | martes | miércoles | jueves | Viernes | sábado | domingo |





**Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020**

|       |           |           |           |           |           |           |           |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| CARGA | 07:00 hrs | 07:00 hrs | 07:00 hrs | 07:00 hrs | 07:00 hrs | 07:00 hrs | 10:00 hrs |
|       | 10:30 hrs | 10:30 hrs | 10:30 hrs | 10:30 hrs | 10:30 hrs | 11:30 hrs | 12:30 hrs |
|       | 14:00 hrs | 14:00 hrs | 14:00 hrs | 14:00 hrs | 14:00 hrs | 16:00 hrs | 16:30 hrs |
|       | 17:30 hrs | 17:30 hrs | 17:30 hrs | 17:30 hrs | 17:30 hrs |           |           |

Elaboración propia con información de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.12..

De lo anterior se desprende, que los usuarios que deseen utilizar el TRANSBORDADOR para dirigirse a Isla Mujeres desde Punta Sam tienen menos opciones de horarios para salir desde Punta Sam en comparación con las opciones de horarios que ofrecen los muelles y terminales de las RUTAS ZONA HOTELERA y la RUTA PUERTO JUÁREZ.<sup>1003</sup>

En un escenario hipotético en el que un usuario decide utilizar el TRANSBORDADOR para dirigirse a Isla Mujeres desde Punta Sam, con la intención de captar el beneficio de los diferenciales de precio que hay entre las RUTAS ZONA HOTELERA y la RUTA PUNTA SAM como se puede apreciar en la TABLA 8, el usuario tendría que estar dispuesto a realizar caminatas de hasta 03:36 horas (tres horas con treinta y seis minutos) o viajes en bicicleta de hasta 01:20 horas (una hora con veinte minutos), para tratar de capturar los diferenciales de precio que hay entre rutas.<sup>1004</sup>

Por su parte, un usuario decide utilizar el STMP en la modalidad de ferri para dirigirse a Isla Mujeres desde Puerto Juárez (en cualquiera de las dos terminales), con la intención de captar el beneficio de los diferenciales de precio que hay entre las RUTAS ZONA HOTELERA y la RUTA PUERTO JUÁREZ como se puede apreciar en la TABLA 8, tendría que estar dispuesto a realizar caminatas de hasta 02:32 horas (dos horas con treinta y dos minutos) o viajes en bicicleta de hasta 47 (cuarenta y siete) minutos, para tratar de capturar los diferenciales de precio que hay entre rutas.

Mientras que, un usuario que decida salir desde Isla Mujeres hacia la parte continental utilizando las RUTAS ZONA HOTELERA, la RUTA PUNTA SAM y la RUTA PUERTO JUÁREZ tiene las siguientes opciones de horarios:

**TABLA 15**

| Horarios STMP en la modalidad de ferri<br>RUTAS ZONA HOTELERA |                              |                          |
|---|------------------------------|--------------------------|
| Destino Playa<br>Tortugas                                     | Destino Playa<br>Embarcadero | Destino Playa<br>Caracol |
| 09:30 hrs   | 11:15 hrs                    | 11:15 hrs                |

<sup>1003</sup> No pasa desapercibido que por motivos de pandemia los horarios se han visto disminuidos. Sin embargo, de conformidad con información presentada por CARGA los horarios ofertados antes de pandemia eran mucho menores a los ofertados en las RUTAS ZONA HOTELERA RUTA PUERTO JUÁREZ por los prestadores del STMP en la modalidad de ferri y en horarios poco convenientes para los usuarios del STMP en la modalidad de ferri. Como se señaló en los numerales 4.2.4.1.9., 4.2.6. y 4.2.6.1.9.

<sup>1004</sup> Los tiempos de traslado fueron elaboración propia con información disponible en la página de internet Google Maps. De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.8.



|            |           |            |
|------------|-----------|------------|
| 10:30 hrs  | 12:30 hrs | 12:30 hrs  |
| 11:30 hrs  | 13:30 hrs | 13:30 hrs  |
| 12:30 hrs  | 16:30 hrs | 16:30 hrs  |
| 13:30 hrs. | 17:30 hrs | 17: 30 hrs |
| 16:30 hrs  |           |            |
| 17:30 hrs  |           |            |
| 19:00 hrs  |           |            |

Elaboración propia de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.13..

**TABLA 16**

| <b>Horarios STMP en la modalidad de ferri RUTA<br/>PUERTO JUÁREZ</b> |                 |  |                 |
|--|-----------------|--|-----------------|
| <b>Agente<br/>Económico</b>  | <b>Horarios</b> | <b>Agente<br/>Económico</b>                  | <b>Horarios</b> |
| <b>MAGNA<br/>(salidas Isla<br/>Mujeres)</b>                          | 06:00 hrs       | <b>JETWAY<br/>(salidas Isla<br/>Mujeres)</b> | 07:00 hrs       |
|  | 07:00 hrs       |  | 08:00 hrs       |
|  | 08:00 hrs       |  | 09:00 hrs       |
|  | 08:30 hrs       |  | 09:30 hrs       |
|  | 09:00 hrs       |  | 10:00 hrs       |
|  | 09:30 hrs       |  | 10:30 hrs       |
|  | 10:00 hrs       |  | 11:15 hrs       |
|  | 10:30 hrs       |  | 12:00 hrs       |
|  | 11:00 hrs       |  | 12:30 hrs       |
|  | 11:30 hrs       |  | 13:00 hrs       |
|  | 12:00 hrs       |  | 13:30 hrs       |
|  | 12:30 hrs       |  | 14:30 hrs       |
|  | 13:00 hrs       |  | 15:30 hrs       |
|  | 13:30 hrs       |  | 16:30 hrs       |
|  | 14:00 hrs       |  | 17:00 hrs       |
|  | 14:30 hrs       |  | 17:30 hrs       |
|  | 15:00 hrs       |  | 18:00 hrs       |
|  | 15:30 hrs       |  | 18:45 hrs       |





|           |           |
|-----------|-----------|
| 16:00 hrs | 19:30 hrs |
| 16:30 hrs | 20:00 hrs |
| 17:00 hrs | 20:30 hrs |
| 17:30 hrs | 21:00 hrs |
| 18:00 hrs | 22:00 hrs |
| 18:30 hrs | 22:45 hrs |
| 19:00 hrs |           |
| 19:30 hrs |           |
| 20:00 hrs |           |
| 20:30 hrs |           |
| 21:00 hrs |           |
| 22:00 hrs |           |
| 23:00 hrs |           |
| 24:00 hrs |           |

Elaboración propia de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.13. y 4.4.14.

**TABLA 17**

| Horarios TRANSBORDADOR RUTA PUNTA SAM (salidas Isla Mujeres) |           |           |           |           |           |           |           |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Agente Económico   | lunes     | martes    | miércoles | jueves    | viernes   | sábado    | domingo   |
| CARGA  | 09:00 hrs | 09:00 hrs | 09:00 hrs | 09:00 hrs | 09:00 hrs | 09:30 hrs | 11:00 hrs |
|  | 12:00 hrs | 12:00 hrs | 12:00 hrs | 12:00 hrs | 12:00 hrs | 14:30 hrs | 15:30 hrs |
|  | 15:30 hrs | 15:30 hrs | 15:30 hrs | 15:30 hrs | 15:30 hrs | 18:00 hrs | 18:30 hrs |
|  | 19:00 hrs | 19:00 hrs | 19:00 hrs | 19:00 hrs | 19:00 hrs |           |           |

Elaboración propia con información de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.12.

De lo anterior se desprende, que los usuarios que deseen utilizar el TRANSBORDADOR para dirigirse a la parte continental desde Isla Mujeres utilizando la RUTA PUNTA SAM tienen menos opciones de horarios en comparación con las opciones de horarios que se ofrece los agentes económicos que ofrecen en STMP en la modalidad de ferri en las RUTAS ZONA HOTELERA y la RUTA PUERTO JUÁREZ.<sup>1005</sup> Además, de que quien decida utilizar la RUTA PUNTA SAM al llegar a Punta Sam deberá

<sup>1005</sup> No pasa desapercibido que por motivos de pandemia los horarios se han visto disminuidos. Sin embargo, de conformidad con información presentada por CARGA los horarios ofertados antes de pandemia eran mucho menores a los ofertados en las RUTAS ZONA HOTELERA y la RUTA PUERTO JUÁREZ por los prestadores del STMP en la modalidad de ferri y en horarios poco convenientes para los usuarios del STMP en la modalidad de ferri. Como se estableció en el numeral 4.2.5.1.5., 4.2.6. y 4.2.6.1.9.



realizar los viajes señalados en la TABLA 8 a la zona hotelera de Cancún con el fin de capturar los diferenciales de precio que hay entre rutas.

Por lo anterior, tomando en cuenta los costos monetarios y no monetarios que tienen para los usuarios de las RUTAS ZONA HOTELERA, así como las características específicas de dichos usuarios como mayor disposición a pagar un precio alto, acudir a otros mercados, en este caso, la RUTA PUNTA SAM y la RUTA PUERTO JUÁREZ, se considera poco probable que un usuario del STMP en la modalidad de ferri de las RUTAS ZONA HOTELERA sustituya dicho servicio por el STMP que se ofrece en la RUTA PUERTO JUÁREZ o el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la RUTA PUNTA SAM, pues la única forma de captar ciertos beneficios monetarios es realizando los viajes señalados en la TABLA 8, además, que las opciones de horarios del servicio que ofrece el TRANSBORDADOR en la RUTA PUNTA SAM son menores y poco convenientes para los usuarios, en comparación con los horarios que ofrece el STMP en la modalidad de ferri de las RUTAS ZONA HOTELERA, además de que el tiempo de traslado del viaje a bordo del TRANSBORDADOR es mayor que el tiempo del viaje a bordo del ferri.

Un indicio que confirma lo anterior es que el porcentaje de pasajeros turistas de MAGNA en la RUTA PUERTO JUÁREZ para los años dos mil diecinueve, dos mil veinte y dos mil veintiuno<sup>1006</sup> es de B y B respectivamente,<sup>1007</sup> mientras que el porcentaje de pasajeros turistas de JETWAY en la RUTA PUERTO JUÁREZ para el año dos mil veintiuno fue de B<sup>1008</sup>, es decir, la mayoría de los pasajeros que utiliza esta ruta son pasajeros locales, lo que indica que un usuario del STMP ubicado en la zona hotelera de Cancún está poco dispuesto a invertir tiempo para tratar de captar un beneficio económico.

#### 5.1.2.3. Artículo 58, fracción IV, de la LFCE

La fracción IV del artículo 58 de la LFCE precisa que, para definir el mercado relevante, se debe considerar:

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

No obra ningún elemento de convicción en el EXPEDIENTE que permita suponer: i) la existencia de alguna restricción normativa que limite a un usuario del STMP en la modalidad de ferri en la RUTA ZONA HOTELERA para que pueda elegir entre oferentes de dicho servicio; ni, ii) la existencia de alguna restricción normativa que limite a un oferente que preste el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA ZONA HOTELERA para acceder a los usuarios de dicho servicio.

Por lo tanto, no existen elementos de convicción que permitan suponer restricciones normativas que limiten el acceso de los usuarios a los oferentes ni de los oferentes a los usuarios en el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA ZONA HOTELERA.

<sup>1006</sup> Contabilizado de enero a septiembre.

<sup>1007</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.5.4.5.

<sup>1008</sup> De conformidad con lo establecido en el numeral 4.5.6.17.





#### 5.1.2.4. Artículo 5 de las DRLFCE

El artículo 58, fracción V, de la LFCE remite al contenido de las DRLFCE y criterios técnicos:

*“V. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como en los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión”.*

Por su parte, el artículo 5 de las DRLFCE señala:

*“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”.*

Los elementos antes descritos, a criterio de esta COMISIÓN, ya han sido abordados con toda oportunidad a lo largo de la presente consideración de derecho, así como de la consideración TERCERA, en la que se abordaron las manifestaciones que sobre el presente caso formularon los agentes económicos con interés jurídico en el procedimiento. Con base en los elementos señalados previamente, los precios del STMP<sup>1009</sup> y la distancia lineal entre los muelles que prestan el STMP en la modalidad de ferri desde el lado continental,<sup>1010</sup> se concluye que la RUTA PUNTA SAM y la RUTA PUERTO JUÁREZ no son consideradas por los consumidores como un sustituto de las RUTAS ZONA HOTELERA, por lo tanto, el servicio de transporte marítimo de pasajeros, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en las rutas: (i) ruta con origen (y/o destino) en Isla Mujeres, Quintana Roo y destino (y/u origen) en el muelle de El Caracol, Cancún, Quintana Roo; (ii) 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 (iii) 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 constituye un mercado relevante por sí mismo (MR ZONA HOTELERA).

#### 5.1.3. RUTA PUERTO JUÁREZ

##### 5.1.3.1. Artículo 58, fracción I, de la LFCE

La fracción I, del artículo 58 de la LFCE, establece los siguiente:

*“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:*

*[...]*

- 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.”.*

El STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ se presta, desde el lado continental, a través de la terminal marítima Puerto Juárez y la terminal marítima Gran Puerto, los cuales tienen

<sup>1009</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.5.4.3

<sup>1010</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.8.



entre si una distancia lineal menor a trecientos metros<sup>1011</sup> y desde la isla, a través de la terminal marítima de Isla Mujeres, actualmente, dicho servicio es prestado por MAGNA y JETWAY.<sup>1012</sup>

En este sentido, para realizar el análisis de sustitución, se deben considerar todas las alternativas de medios de transporte que podría utilizar un usuario del STMP para transportarse de Cancún (Puerto Juárez) a Isla Mujeres y/o viceversa. Al respecto, a continuación se analizan las diversas opciones de transporte a las que un usuario del STMP podría considerar como sustitutos del servicio.

#### Transporte terrestre

En la actualidad, no existen conexiones vía terrestre, como puentes o carreteras, entre la parte continental y las islas de Cozumel e Isla Mujeres por lo que los usuarios del STMP en la modalidad de ferri no pueden migrar a un servicio de transporte terrestre que ofrezca conexión entre Cancún (Puerto Juárez) e Isla Mujeres.<sup>1013</sup>

Por otra parte, toda vez que como ya se ha señalado anteriormente no existen conexiones vía terrestre, como puentes o carreteras, entre la parte continental y las islas de Cozumel e Isla Mujeres cualquier prestador del servicio de transporte terrestre que pretenda cubrir esa ruta estará técnicamente imposibilitado para hacerlo.

Por lo anterior, se concluye que en la RUTA PUERTO JUÁREZ los servicios de transporte terrestre y el STMP en la modalidad de pasajeros no son sustitutos entre sí.

#### Transporte aéreo

Como ya se ha mencionado anteriormente el STMP tiene la finalidad de transportar un pasajero de un punto "A" a un punto "B", así, desde el punto de vista de la demanda los viajes con origen y/o destino diferente no son sustitutos. En el caso que nos ocupa tiene la finalidad de transportar pasajeros de Cancún (Puerto Juárez) a Isla Mujeres y/o viceversa.

En la actualidad existen 2 (dos) aeropuertos que pueden conectar Cancún con Isla Mujeres. A saber, el Aeropuerto Internacional de Cancún y el Aeropuerto privado en Isla Mujeres: *Mexican Caribbean*.<sup>1014</sup>

Al respecto, actualmente no existe un prestador del servicio de transporte aéreo regular<sup>1015</sup> que ofrezca vuelos en la ruta Cancún-Isla Mujeres. Por otra parte, se tiene conocimiento de que existen prestadores del servicio de transporte aéreo no regular<sup>1016</sup> a través de los cuales se puede realizar el viaje entre Cancún e Isla Mujeres y/o viceversa por la escasa infraestructura existente en Isla Mujeres.

<sup>1011</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.8.

<sup>1012</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.6., 4.2.6.1.2., 4.2.21.4., 4.5.1., 4.5.4.2., 4.5.6.

<sup>1013</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.6 y 4.2.7..

<sup>1014</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.13.2., 4.2.21.2 y 4.4.5.

<sup>1015</sup> De conformidad con la fracción XXXI del artículo 2 de la Ley de Aviación Civil, publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco cuya última reforma fue publicada en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno el "Servicio de transporte aéreo regular" es aquel "[...] que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios [...]"

<sup>1016</sup> De conformidad con la fracción XXX del artículo 2 de la Ley de Aviación Civil, publicada en el DOF el doce de mayo de mil novecientos noventa y cinco cuya última reforma fue publicada en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno el "Servicio de transporte aéreo no regular" es aquel "[...] que no está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios [...]"





En este sentido, los usuarios del STMP en la modalidad de ferri estarían en posibilidad de migrar a un servicio de transporte aéreo no regular que ofrezca conexión entre Cancún e Isla Mujeres. Sin embargo, el transporte aéreo no regular no es una opción económicamente viable que permita a los usuarios sustituir el STMP en la modalidad de ferri, ya que para acceder a dicho servicio se tiene que rentar la aeronave completa lo que hace a los servicios de transporte aéreo no regular más costosos.<sup>1017</sup>

Por otra parte, desde el lado de la oferta se considera que los prestadores del servicio de transporte aéreo regular y no regular no son sustitutos técnicamente viables del STMP en la modalidad de ferri toda vez que (i) en el caso del transporte aéreo regular actualmente no existen oferentes del servicio en la ruta Cancún-Isla Mujeres, por lo que el agente económico que desee comenzar a prestar dicho servicio tendrá que incurrir en los costos de un nuevo entrante; y (ii) en el caso de los prestadores de servicio de transporte aéreo no regular tendrían que incurrir en costos significativos para cubrir la demanda del STMP en la modalidad de ferri de forma suficiente y oportuna en un periodo de tiempo razonable de modo tal que sea económicamente inviable para los prestadores del servicio elevar sus precios. Lo anterior, toda vez que las aeronaves en las que normalmente se presta este servicio tienen la capacidad de transportar hasta a 12 (doce) personas<sup>1018</sup> lo que podría ser insuficiente para hacer frente a los picos de demanda, ocasionados por la estacionalidad de la demanda de los usuarios que realizan viajes entre Cancún e Isla Mujeres de acuerdo con señalado en el numeral 5.2. *Poder sustancial* de esta resolución.

#### Transporte marítimo

Se tiene conocimiento que en Cancún e Isla Mujeres existen diversos prestadores del STMP en modalidades distintas al ferri.<sup>1019</sup>

##### (i) Transporte marítimo de pasajeros en la modalidad de turismo náutico

El transporte marítimo de pasajeros en la modalidad de turismo náutico es un tipo de transporte marítimo con fines recreativos o deportivos<sup>1020</sup> que se realiza en las vías navegables con embarcaciones menores, para uso particular o comercial.

El objeto del servicio de turismo náutico, en la modalidad de recorrido turístico, es 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 a los pasajeros (turistas) al lugar de salida (punto "A").<sup>1021</sup>

<sup>1017</sup> Como se aprecia de los numerales 4.4.4. y 4.4.5.

<sup>1018</sup> Como se señaló en los numerales 4.4.4. y 4.4.5.

<sup>1019</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.6.1.11., 4.2.6.1.21., 4.2.11.1.2., 4.3.8 y 4.3.9.

<sup>1020</sup> Por los que los artefactos en los que se realiza se clasifican, por su uso, en embarcaciones de recreo y deportivas, de conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso d), de la LEY DE NAVEGACIÓN.

<sup>1021</sup> Como se señaló en los numerales 4.3.3., 4.3.4. y 4.3.5.



Por su parte, el objeto del STMP en la modalidad de ferri es trasladar a pasajeros de un punto "A" a un punto "B" (Cancún-Isla Mujeres) de forma continua, permanente y regular,<sup>1022</sup> y posteriormente embarcar nuevos pasajeros para trasladarlos del punto "B" al punto "A" (Cancún-Isla Mujeres) con el fin de mantener la comunicación entre ambos puntos, sin tener puntos intermedios en la ruta.

Al respecto, la CAPITANÍA PUERTO JUÁREZ señaló:

*"A.- El objeto del [PERMISO] para prestar el Servicio de Transporte de pasajeros es trasladar a los pasajeros (sean estos lugareños o turistas) de un lugar a otro, el cual debe realizarse de forma permanente, continua y regular, comprendiendo su ruta de un puerto de salida a otro (en el caso que nos ocupa de Puerto Juárez a Isla Mujeres) en el cual desembarcaran todos y en este último volver a embarcar nuevos pasajeros para trasladarlos a Puerto Juárez/Cancún, con el fin de mantener la comunicación entre los dos puertos, sin tener puntos intermedios en su ruta.*

*B. En el caso de los Permisos para la prestación del servicio de Turismo Náutico a terceros, con embarcaciones menores de recreo y deportivas; específicamente la modalidad de Recorrido Turístico, se define y consiste en trasladar turistas hacia zonas de interés, sea por su atractivo natural o histórico, con o sin actividades adicionales de recreo, tales como snorkel, buceo u otras similares, que dependan para su realización de la Embarcación; es decir, la ruta comprende: lugar de salida (muelle), puntos intermedios (áreas marítimas para realizar snorkel y/o buceo, o embarque y desembarque en algún otro muelle para actividades de recreo y/o alimentación) y retorno de los mismos turistas al lugar de salida.*

*Por lo anterior, no se pueden considerar como competencia estas dos actividades. [énfasis añadido]."*<sup>1023</sup>

En el mismo sentido la CAPITANÍA ISLA MUJERES señaló:

*"A.- El objeto del [PERMISO] para prestar el Servicio de Transporte de pasajeros es trasladar a los pasajeros (sean estos lugareños o turistas) de un lugar a otro, el cual debe realizarse de forma permanente, continua y regular, comprendiendo su ruta de un puerto de salida a otro (en el caso que nos ocupa de Puerto Juárez a Isla Mujeres) en el cual desembarcaran todos y en este último volver a embarcar nuevos pasajeros para trasladarlos a Puerto Juárez/Cancún, con el fin de mantener la comunicación entre los dos puertos, sin tener puntos intermedios en su ruta.*

*B. En el caso de los Permisos para la prestación del servicio de Turismo Náutico a terceros, con embarcaciones menores de recreo y deportivas; específicamente la modalidad de Recorrido Turístico, se define y consiste en trasladar turistas hacia zonas de interés, sea por su atractivo natural o histórico, con o sin actividades adicionales de recreo, tales como snorkel, buceo u otras similares, que dependan para su realización de la Embarcación; es decir, la ruta comprende: lugar de salida (muelle), puntos intermedios (áreas marítimas para realizar snorkel y/o buceo, o embarque y desembarque en algún otro muelle para actividades de recreo y/o alimentación) y retorno de los mismos turistas al lugar de salida.*

<sup>1022</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.5.9 la MARINA MERCANTE señaló que el servicio **permanente** "consiste en la obligación de mantener la prestación del servicio mientras subsista la necesidad de carácter general que se pretende satisfacer, y que en este caso consiste en la prestación del servicio de transporte de pasajeros. La permanencia se explica con la vigencia del permiso del servicio de transporte de pasajeros, ya que no puede interrumpirse durante la vigencia salvo causas justificadas"; **continuo** "Significa que el STMP no debe interrumpirse dentro de los horarios y fechas salvo causas que pongan en seguridad la navegación y las vidas humanas."; y **regular** consiste en que "el STMP debe ser prestado conforme a la normativa jurídica que lo regula en aspectos fundamentales en la prestación del servicio, como son las obligaciones hacia el pasajero"

<sup>1023</sup> Como se estableció en el numeral 4.3.3.





Por lo anterior, queda entendido que, no se pueden considerar como competencia estas dos actividades [énfasis añadido]".<sup>1024</sup>

Por otra parte, de las visitas de inspección realizadas durante el desahogo del procedimiento a diversos muelles y terminales se advirtió que el servicio de turismo náutico no se presta con la misma regularidad que el STMP en la modalidad de ferri pues como la misma MAGNA reconoció en su escrito de tres de mayo de dos mil veintiuno los prestadores del servicio únicamente ofrecen sus servicios en la mañana. Al respecto, MAGNA señaló:

"[...] muchos de los prestadores del servicio de transporte marítimo, cuya presencia se pretende acreditar a través de ese medio de prueba, únicamente ofrecen sus servicios en el transcurso de la mañana, por lo que la visita a esos muelles a las 13:00 y 17:00 horas resultaría inocua [...]".<sup>1025</sup>

Situación que fue confirmada en diversas visitas de inspección realizadas en los horarios vespertinos, en donde se verificó que era nula o poca la presencia de dichos prestadores del servicio.<sup>1026</sup>

Por lo anterior, se considera que el STMP en la modalidad de turismo náutico en la RUTA PUERTO JUÁREZ satisface necesidades distintas a las que satisface el STMP en la modalidad de ferri por lo que no puede ser considerada por los usuarios como un sustituto viable y efectivo del STMP en la modalidad de ferri. Toda vez que no traslada a los usuarios de un punto "A" a un punto "B", sino que lo que ofrece es un recorrido turístico partiendo de un punto "A", pudiendo realizar actividades y paradas en puntos intermedios, y desembarcando en el mismo punto de donde partió, punto "A". Además, de que no se ofrece con la misma frecuencia con la que se presta el STMP en la modalidad de ferri. Así pues, no estaría satisfaciendo la misma necesidad de los usuarios pues como ya se señaló anteriormente la decisión del consumidor para viajar con determinada compañía está influida por la capacidad del agente económico de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores, esto es que lleguen a los puntos de su interés y en los tiempos de su preferencia.

Desde el lado de la oferta, los prestadores el STMP en la modalidad de turismo náutico utilizan embarcaciones menores para prestar sus servicios, las cuales de conformidad con el artículo 10, fracción II, inciso b) de la LEY DE NAVEGACIÓN son embarcaciones de menos de 500 (quinientas) unidades de arqueo bruto, o menos de 15 (quince) metros de eslora, con una capacidad menor que las embarcaciones que se utilizan para prestar el STMP en la modalidad de ferri de modo que tendrían que incurrir en costos significativos para cubrir la demanda del STMP en la modalidad de ferri de forma suficiente y oportuna en un periodo de tiempo razonable de modo tal que sea económicamente inviable para los prestadores del servicio elevar sus precios. Por lo anterior, se considera que desde el punto de la oferta el servicio de turismo náutico en la modalidad de recorrido turístico no es un sustituto técnica y económicamente viable del STMP en la modalidad de ferri.

Por su parte, el transporte marítimo conocido como tónder es un servicio de renta de una embarcación mediante la cual se transportan pasajeros de un origen a un destino y de regreso al origen.<sup>1027</sup> Por su

<sup>1024</sup> Como se estableció en el numeral 4.3.4.

<sup>1025</sup> Folio 8170.

<sup>1026</sup> Como se señaló en el numeral 4.3.8.7.

<sup>1027</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.7. y 4.2.12..



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

parte, el tipo de servicio de transporte marítimo definido como chárter se refiere al servicio de renta de una embarcación por un número determinado de horas<sup>1028</sup> y regularmente la embarcación es de tipo yate.<sup>1029</sup> En este sentido, los servicios ofrecidos no se prestan con la misma frecuencia que el STMP en la modalidad de ferri, pues no existe una programación con horario y salidas, como en el caso del ferri, sino que los usuarios que deseen realizar viajes a través de tónder o chárter tendrán que rentar la embarcación completa para trasladarse de Cancún a Isla Mujeres o viceversa. Además, los precios de estos servicios son mucho mayores que los precios del STMP en la modalidad de ferri.<sup>1030</sup>

Así pues, este tipo de servicios no estaría satisfaciendo la misma necesidad de los usuarios pues como ya se señaló anteriormente la decisión del consumidor para viajar con determinada compañía está influida, además del precio, por la capacidad del agente económico de ofrecer viajes que se ajusten a la necesidad de los consumidores, esto es que lleguen a los puntos de su interés y en los tiempos de su preferencia.

En este sentido, desde el punto de vista de la demanda los servicios de tónder y chárter no son sustitutos técnica y económicamente viables del STMP en la modalidad de ferri.<sup>1031</sup>

Desde el lado de la oferta, los prestadores del servicio de transporte de tónder y chárter utilizan embarcaciones con menos capacidad que las utilizadas para prestar el STMP en la modalidad de ferri de modo que tendrían que incurrir en costos significativos para cubrir la demanda del STMP en la modalidad de ferri de forma suficiente y oportuna en un periodo de tiempo razonable de modo tal que sea económicamente inviable para los prestadores del servicio elevar sus precios. Por lo anterior se considera que desde el punto de la oferta los servicios de tónder y chárter no son sustitutos técnica y económicamente viables del STMP en la modalidad de ferri.

(ii) SERVICIO DE TRANSBORDADOR

Respecto al SERVICIO DE TRANSBORDADOR, en el numeral 3.2.2. "*LA DEFINICIÓN DE LOS MERCADOS RELEVANTES PARTE DE PREMISAS FÁCTICAS INCORRECTAS*" de la presente resolución, se realiza un análisis detallado de la dimensión producto del SERVICIO DE TRANSBORDADOR y se compara con el STMP en la modalidad de ferri, de dicho análisis se concluye que desde el punto de vista de la demanda el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, en su dimensión producto, no se considera como un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri. Entre los principales elementos se identifican diferencias en el tipo de embarcaciones, características de las terminales y duración del viaje, así entre los principales hallazgos se encuentra:

<sup>1028</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.7., 4.2.12 y 4.2.13.13.

<sup>1029</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.13.

<sup>1030</sup> Como se muestra en el numeral 4.4.6, en la Riviera Maya se puede rentar una embarcación con capacidad para diez personas por un costo aproximado de \$53,724.00 (cincuenta y tres mil setecientos cuarenta y dos pesos 00/100 M.N.) el cual incluye servicio de alimentos y bebidas y alguna experiencia turística. Por otra parte, conforme al numeral 4.4.7., existe un tour en yate de Cozumel a isla Pasión con un costo de \$30,180.00 (treinta mil ciento ochenta pesos 00/100 M.N.) el cual incluye servicio de alimentos y bebidas y alguna experiencia turística.

<sup>1031</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.7., 4.2.7.1.11, 4.2.12. y 4.2.13.13.





- El SERVICIO DE TRANSBORDADOR se presta en embarcaciones y artefactos navales que, por su uso, se clasifican en mixto; es decir, de carga y pasaje.<sup>1032</sup> Las embarcaciones que prestan el SERVICIO DE TRANSBORDADOR se caracterizan por la posibilidad de transportar, conjunta o separadamente, a pasajeros, vehículos, vehículos de carga y carga ligera.<sup>1033</sup>
- El SERVICIO DE TRANSBORDADOR es más lento que el STMP en la modalidad de ferri, al respecto JETWAY refirió que un viaje en ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ es de aproximadamente [REDACTED] B [REDACTED]<sup>1034</sup> por su parte MAGNA señaló que el recorrido de Zona Hotelera a Isla Mujeres [REDACTED] B [REDACTED]<sup>1035</sup> mientras que se estima que un viaje en TRANSBORDADOR en desde PUNTA SAM es de 40 (cuarenta) minutos,<sup>1036</sup> por lo que para tomar su decisión, el usuario final debe considerar todos los factores y no solo el precio del boleto, sino también los otros costos no monetarios, entre los que se encuentra el mayor tiempo de viaje en el SERVICIO DE TRANSBORDADOR comparado con el STMP.
- Durante dos mil diecinueve, [REDACTED] B [REDACTED] pasajeros sin vehículo utilizaron el SERVICIO DE TRANSBORDADOR ofrecido por CARGA, en la RUTA PUNTA SAM, lo cual representa [REDACTED] B [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] de sus pasajeros transportados por CARGA durante el año, y solo [REDACTED] B [REDACTED] [REDACTED] de los pasajeros que utilizan en STMP desde Puerto Juárez.<sup>1037</sup>

Por lo anterior, desde el punto de vista de la demanda el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, en su dimensión producto, no se considera como un sustituto viable del STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ.

Sobre la posibilidad de que un prestador del SERVICIO DE TRANSBORDADOR pueda ofrecer el servicio de STMP, CARGA señaló: “[CARGA] considera que no es viable, desde un punto de vista técnico, normativo y/o económico, utilizar las embarcaciones que emplea para prestar el servicio de transporte marítimo de Carga Rodada para prestar el STMP, ya que la infraestructura de esas embarcaciones fue diseñada específicamente y a la medida para la Carga Rodada”.<sup>1038</sup>

Asimismo, de la información disponible en el EXPEDIENTE, se advierte que las embarcaciones para prestar el SERVICIO DE TRANSBORDADOR son diferentes a las embarcaciones empleadas para proporcionar el STMP.<sup>1039</sup> Al respecto CARGA señala: “la capacidad operativa de la embarcación está dada en metros lineales, [...] pues dicha capacidad total dependerá de la longitud y peso de los vehículos que para un viaje concreto contraten el servicio de Carga Rodada [...], [CARGA] considera que dichas

<sup>1032</sup> De conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso f), de la LEY DE NAVEGACIÓN.

<sup>1033</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.13.2.

<sup>1034</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.6.

<sup>1035</sup> Como se estableció en el numeral 4.3.8.1.

<sup>1036</sup> Valor estimado considerado la distancia que separa el segmento continental de Quintana Roo e insular de Isla Mujeres y Cozumel. El segmento continental de Quintana Roo se encuentra separado por una masa acuática de 18 (dieciocho) kilómetros en el caso de Cozumel y de 10 (diez) kilómetros en el caso de Isla Mujeres. Tal como se estableció en los numerales 3.2.2, 4.2.13.2, 4.2.21.1, 4.2.21.6 y 4.2.21.7.

<sup>1037</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.16.1.12 y 4.2.2.1.2.

<sup>1038</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.5.

<sup>1039</sup> Como se señaló en el numeral 4.2.2.1.4., 4.2.5. y 4.2.7.



*Embarcaciones no pueden utilizarse para usos diferentes como el servicio de transporte marítimo de Pasajeros”.*<sup>1040</sup>

Las diferencias también se observan en los montos de inversión que se requieren para adquirir las embarcaciones y el tiempo requerido para recuperar la inversión; al respecto CARGA manifiesta que cuenta con cuatro embarcaciones para prestar el servicio, y que los montos de inversión erogados para adquirir cada embarcación embarcaciones oscilan entre B [REDACTED] y que el tiempo requerido para recuperar la inversión es de B [REDACTED].<sup>1041</sup>

Por otra parte, sobre la toma de decisiones del tipo de embarcaciones a emplear, CARGA manifestó:

\*\* [REDACTED]

[REDACTED]<sup>1042</sup>

Ahora bien, con fines de exhaustividad, se incluirá al SERVICIO DE TRANSBORDADOR en el análisis de sustitución, tomando en cuenta la dimensión geográfica y temporal del STMP en la modalidad de ferri que se realiza a continuación.

#### 5.1.3.2. Artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE

La fracción II, del artículo 58 de la LFCE, establece los siguiente:

*“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:*

[...]

*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;”.*

Al respecto, el STMP en la modalidad de ferri es un servicio, 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.

Asimismo, la fracción III, del artículo 58 de la LFCE, establece los siguiente:

*“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:*

[...]

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

<sup>1040</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.5.

<sup>1041</sup> [REDACTED]

B [REDACTED]

<sup>1042</sup> Como se señaló en el numeral 4.2.5





Al considerar los costos y probabilidades que tienen los consumidores para acudir a diversas rutas, se observa que la RUTA PUERTO JUÁREZ tiene rutas alternativas a las que pueden acudir los consumidores, ya que el STMP en la modalidad de ferri también se ofrece desde o hacia los muelles ubicados en la zona hotelera de Cancún (Embarcadero, Playa Tortugas y Playa Caracol) y desde o hacia la terminal marítima de Isla Mujeres. Asimismo, se identifica que, actualmente, en la terminal marítima de Punta Sam se ofrece el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la RUTA PUNTA SAM.

De esta forma, se deben analizar los costos y las probabilidades que tienen los usuarios para acudir a las terminales en donde se ofrece el STMP en la modalidad de ferri y el SERVICIO DE TRANSBORDADOR, para determinar si es económicamente viable que un usuario considere como sustituto tanto el STMP en la modalidad de ferri que se presta en diferentes muelles y el SERVICIO DE TRANSBORDADOR que se presta en la RUTA PUNTA SAM.

Los usuarios del STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ técnicamente podrían trasladarse desde la parte continental hacia Isla Mujeres a través de las RUTAS ZONA HOTELERA y la RUTA PUNTA SAM, y viceversa, por lo que se procede a realizar un análisis que contemple la disposición de los usuarios de la RUTA PUERTO JUÁREZ para trasladarse a través de las RUTAS ZONA HOTELERA y la RUTA PUNTA SAM.

Esta disposición refleja la disyuntiva que enfrentan los usuarios en términos de los costos de traslado, comparado con utilizar una ruta u otra, y el beneficio de capturar los diferenciales de precio que hay entre rutas. Así, para que un consumidor decida recurrir a un punto de origen más lejano, es necesario que exista un ahorro considerable en costos del trayecto.

Al respecto, como se puede apreciar en las TABLA 9 y TABLA 11, de la presente resolución, si un usuario del STMP decidiera viajar en alguna de las rutas ofrecidas en las RUTAS ZONA HOTELERA en lugar de viajar a través de alguna embarcación que ofrece el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ pagaría más por su boleto, además de que incurriría en mayores gastos relacionados con el traslado a la zona hotelera y los costos en tiempo que esto genera. Por lo anterior, resulta ocioso realizar un análisis y comparar ambas rutas puesto que es poco probable que un usuario decida incurrir en mayores costos. Muestra de lo anterior es que, durante los años dos mil diecinueve, dos mil veinte y dos mil veintiuno el porcentaje de pasajeros locales que viajaron en las RUTAS ZONA HOTELERA fue de [REDACTED] B

[REDACTED]), para cada uno de esos años, respectivamente, lo que muestra claramente que los pasajeros locales, quienes constituyen el mayor porcentaje de pasajeros que viaja a través de la RUTA PUERTO JUÁREZ,<sup>1043</sup> no están dispuestos a cambiar de ruta por los altos costos que implicaría hacerlo.

En este sentido a continuación, se hace un análisis de las distancias que existen entre las terminales que integran la RUTA PUERTO JUÁREZ y la terminal de la RUTA PUNTA SAM.

<sup>1043</sup> De conformidad con información presentada por MAGNA para los años 2019, 2020 y 2021 el porcentaje de pasajeros locales en la RUTA PUERTO JUÁREZ fue de [REDACTED] B respectivamente. De conformidad con lo establecido en el numeral 4.5.4.5.



**TABLA 18**  
**Terminal Punta Sam**

|                        | Distancia |               | Duración del viaje |            |           |
|------------------------|-----------|---------------|--------------------|------------|-----------|
|                        | Lineal    | Ruta habitual | Vehículo           | Bicicleta  | Caminado  |
| Terminal Gran puerto   | 5.5 km    | 6.3 km        | 12 a 18 minutos    | 19 minutos | 01:14 hrs |
| Terminal Puerto Juárez | 5 km      | 5.6 km        | 08 a 14 minutos    | 17 minutos | 01:07 hrs |

Elaboración propia con información disponible en la página de internet Google Maps de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.8.

Considerando que el usuario decide realizar su viaje a través de la RUTA PUNTA SAM, de conformidad con lo señalado en la TABLA 9 y la TABLA 10, el usuario que decidiera viajar en motocicleta, bicicleta o caminata tendría que pagar menos por el precio de su boleto. También existe la posibilidad de que los usuarios lleguen a la zona en taxi o transporte público en este caso tendrían que considerar el costo que puede representar para los usuarios pagar dicha tarifa. Por ejemplo se tiene información de que la tarifa del viaje en taxi entre Puerto Juárez y Punta Sam es de \$54.00 (cincuenta y cuatro pesos 00/100 M.N.) por lo que considerando que el precio por un viaje sencillo es de \$170.00 (ciento setenta pesos 00/100 M.N.) y el precio de un viaje sencillo con Carga es de \$170.00 (ciento setenta pesos 00/100 M.N.) el usuario que decidiera salir de Punta Sam estaría pagando más, considerando el precio integral del viaje (ferri-taxi), aunque para un adulto que paga la tarifa de adulto local o adulto isleño, aun pagando el precio de taxi puede obtener un ahorro de \$46.00 (cuarenta y seis pesos 00/100 M.N.) o de \$81.00. (ochenta y un pesos 00/100 M.N.).<sup>1044</sup>

Sin embargo, como se puede apreciar en las TABLA 13, TABLA 14, TABLA 16 y TABLA 17, los usuarios tienen menos opciones de horarios para viajar desde o hacia Isla Mujeres, pues mientras en la RUTA PUERTO JUÁREZ MAGNA ofrece hasta 32 (treinta y dos) horarios de salida desde Isla Mujeres, CARGA sólo ofrece cuatro horarios de salida, entre semana, mientras que los fines de semana sólo ofrece tres horarios de salida, asimismo, MAGNA ofrece hasta 27 (veintisiete) horarios de salida desde Gran Puerto y por su parte CARGA sólo ofrece cuatro horarios de salida, entre semana, desde Punta Sam, mientras que los fines de semana sólo ofrece tres horarios de salida.

En este sentido, se debe de tomar en cuenta que, como se señaló anteriormente, existen consumidores que utilizan el servicio de manera frecuente, es decir, consumidores que no realizan un solo viaje a lo largo del tiempo, sino que lo hacen en repetidas ocasiones quienes suelen dar gran importancia a la frecuencia de los viajes que ofrecen los prestadores de servicio, en la mayoría de las ocasiones

<sup>1044</sup> Como referencia se pueden tomar las tarifas para el cobro de servicio público de transporte de pasajeros de automóviles en la modalidad de taxi que aparecen en la tabla del numeral 4.2.21.10. Dicha información debe ser tomada como referencia pues no se cuenta con tarifas al año dos mil veintiuno.





porque se trata de personas que realizan el viaje por motivos de trabajo o estudio. Es decir, hay personas que podrían querer captar los beneficios de las diferencias en precio que existen entre ambas rutas, sin embargo, la oferta de opciones no se ajusta a sus necesidades por lo que no pueden ser consideradas como un sustituto para los usuarios.

Por último, como se señaló anteriormente se debe considerar que el SERVICIO DE TRANSBORDADOR es más lento que el STMP en la modalidad de ferri,<sup>1045</sup> por lo que el usuario debe considerar todos los costos en tiempo que implica utilizar dicho servicio. Se hace notar que la importancia en los costos de oportunidad en términos de tiempo fue una situación reconocida por la propia MAGNA quien señaló: *“La dimensión del tiempo de traslado es fundamental en las decisiones de los usuarios. [...] Al analizar las posibles alternativas de transporte, los usuarios analizan de manera integral sus necesidades desde el punto de origen hasta el punto final de destino, así como el costo integral del mismo (incluyendo el costo de oportunidad del tiempo)”*.<sup>1046</sup>

Por lo anterior, tomando en cuenta los costos, tanto en términos de tiempo como en términos monetarios, que tienen para los usuarios de la RUTA PUERTO JUÁREZ, así como las características específicas de dichos usuarios quienes normalmente realizan los viajes por cuestiones de trabajo o estudio y las opciones de horarios del servicio que ofrece el TRANSBORDADOR en la RUTA PUNTA SAM son menores y poco convenientes para ellos, en comparación con los horarios que ofrece el STMP en la modalidad de ferri de la RUTA PUERTO JUÁREZ, además de que el tiempo de traslado del viaje a bordo del TRANSBORDADOR es mayor que el tiempo del viaje a bordo del ferri. Se considera poco probable que un usuario del STMP en la modalidad de ferri de la RUTA PUERTO JUÁREZ sustituya dicho servicio por el STMP que se ofrece el SERVICIO DE TRANSBORDADOR en la RUTA PUNTA SAM.

Un indicio que confirma lo anterior es que el porcentaje de pasajeros locales de MAGNA en la RUTA PUERTO JUÁREZ para los años dos mil diecinueve, dos mil veinte y veintiuno<sup>1047</sup> fue de B [REDACTED],<sup>1048</sup> respectivamente, mientras que el porcentaje de pasajeros de JETWAY para el año dos mil veintiuno fue B [REDACTED]<sup>1049</sup> lo que indica que la mayoría de las personas que viajan a través de esta ruta son personas que viajan por razones de trabajo y estudio y quienes buscan un mejor precio por el servicio, pero a su vez disponibilidad de horarios debido a la necesidad de cumplir con un horario.

#### 5.1.3.3. Artículo 58, fracción IV, de la LFCE

La fracción IV del artículo 58 de la LFCE precisa que, para definir el mercado relevante, se debe considerar:

<sup>1045</sup> Como se señaló en el numeral 4.2.12.

<sup>1046</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.12.

<sup>1047</sup> Contabilizado de enero a septiembre.

<sup>1048</sup> Como se establece en el numeral 4.5.4.5.

<sup>1049</sup> Como se establece en el numeral 4.5.6.17.



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

No obra ningún elemento de convicción en el EXPEDIENTE que permita suponer: i) la existencia de alguna restricción normativa que limite a un usuario del STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ para que pueda elegir entre oferentes de dicho servicio; ni, ii) la existencia de alguna restricción normativa que limite a un oferente que preste el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ para acceder a los usuarios de dicho servicio.

Por lo tanto, no existen elementos de convicción que permitan suponer restricciones normativas que limiten el acceso de los usuarios a los oferentes ni de los oferentes a los usuarios del STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ, por lo que no resulta de mérito analizar el artículo 58, fracción IV, de la LFCE.

#### **5.1.3.4. Artículo 5 de las DRLFCE**

El artículo 58, fracción V, de la LFCE remite al contenido de las DRLFCE y criterios técnicos:

*“V. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como en los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión”.*

Por su parte, el artículo 5 de las DRLFCE señala:

*“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”.*

Los elementos antes descritos, a criterio de esta COMISIÓN, ya han sido abordados con toda oportunidad a lo largo de la presente consideración de derecho, así como de la consideración TERCERA, en la que se abordaron las manifestaciones que sobre el presente caso formularon los agentes económicos con interés jurídico en el procedimiento.

Con base en los elementos señalados previamente, los precios del STMP<sup>1050</sup> y la distancia lineal entre los muelles que prestan el STMP en la modalidad de ferri desde el lado continental<sup>1051</sup> se concluye que las RUTAS ZONA HOTELERA y la RUTA PUNTA SAM no son consideradas por los consumidores como un sustituto de la RUTA PUERTO JUÁREZ, por lo tanto, 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 constituye un mercado relevante por sí mismo (MR PUERTO JUÁREZ).

<sup>1050</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.5.4.3

<sup>1051</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.8.





#### 5.1.4. Conclusión

Con base en el análisis realizado en los numerales 5.1.1., 5.1.2 y 5.1.3. de la presente resolución el Pleno considera que **el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL, el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ y el STMP en la modalidad de ferri en las RUTAS ZONA HOTELERA, separadamente, constituyen un mercado relevante por sí mismos,** por lo que para el análisis de la presente, cuando se haga referencia a los MERCADOS RELEVANTES, deberá entenderse que se trata de tres mercados distintos compuestos por el MR COZUMEL, MR PUERTO JUÁREZ y MR ZONA HOTELERA.

#### 5.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

Una vez definidos los MERCADOS RELEVANTES, se realizará el análisis de las condiciones de competencia que prevalecen en ellos, en términos del artículo 59 de la LFCE.

El cambio en la definición de los MERCADOS RELEVANTES definidos por la AI en el DP y los definidos por este Pleno en la presente resolución no alteran las conclusiones de la AI respecto a la ausencia de condiciones de competencia en dichos MERCADOS RELEVANTES.

##### 5.2.1. RUTA COZUMEL

###### 5.2.1.1. Artículo 59, fracción I, de la LFCE

En términos de la fracción I del artículo 59 de la LFCE, para analizar las condiciones de competencia que prevalecen en un mercado, se debe considerar:

*“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”.*

Como se apuntó en el apartado “conclusiones” del numeral 4.2. de esta resolución, actualmente MAGNA y WINJET son los únicos agentes económicos que participan en el MR COZUMEL.<sup>1052</sup> A continuación, se muestran las participaciones de mercado del PERIODO, así como las más actualizadas posible dentro del EXPEDIENTE, en términos de número de pasajeros transportados:

**TABLA 18. Pasajeros transportados y participaciones de mercado en el MR COZUMEL (2015-2021)<sup>1053</sup>**

| Año  | MAGNA     |            | WINJET    |            | BARCOS CARIBE |            |
|------|-----------|------------|-----------|------------|---------------|------------|
|      | Pasajeros | Porcentaje | Pasajeros | Porcentaje | Pasajeros     | Porcentaje |
| 2015 | <b>B</b>  | 33.06%     | <b>B</b>  | 27.39%     | <b>B</b>      | 39.55%     |
| 2016 | <b>B</b>  | 28.08%     | <b>B</b>  | 23.00%     | <b>B</b>      | 48.93%     |

<sup>1052</sup> De conformidad con lo señalado en los numerales 4.2.6., 4.2.7.1.11. y 4.2.11.1.1.

<sup>1053</sup> Elaboración propia con base en información con información disponible en el EXPEDIENTE. Para el periodo dos mil quince a dos mil diecinueve se emplearon los datos proporcionados por la DGP. De conformidad con lo señalado en el numeral 4.2.2.1.2. Para el periodo dos mil veinte y dos mil veintiuno se tomó en cuenta la información proporcionada por los agentes económicos; para MAGNA se empleó la información señalada en el numeral 4.5.4.5. Para WINJET se empleó la información señalada en el numeral 4.5.7.3.



|                   |   |        |   |        |   |        |
|-------------------|---|--------|---|--------|---|--------|
| 2017              | B | 43.75% | B | 29.85% | B | 26.40% |
| 2018 <sup>a</sup> | B | 49.02% | B | 21.70% | B | 29.27% |
| 2018 <sup>b</sup> | B | 64.10% | B | 35.90% | B |        |
| 2019              | B | 58.18% | B | 41.82% | B |        |
| 2020              | B | 54.22% | B | 45.78% | B |        |
| 2021 <sup>c</sup> | B | 52.12% | B | 47.88% | B |        |

Fuente: Elaboración propia con base en información disponible en el EXPEDIENTE.

Notas:

<sup>a</sup> Datos correspondientes a los meses enero y febrero, periodo en el que operaron tres agentes económicos.

<sup>b</sup> Datos correspondientes a los meses de marzo a diciembre, periodo en el que operaron dos agentes económicos.

<sup>c</sup> Datos correspondientes a los meses de enero a septiembre de dos mil veintiuno.

De lo anterior se desprende que MAGNA es el agente económico que detenta mayor participación de mercado en términos de número de pasajeros transportados; sin embargo, la participación de mercado entre MAGNA y WINJET difiere en menos de diez puntos porcentuales desde el año dos mil diecinueve.

Desde la salida de BARCOS CARIBE del MR COZUMEL en marzo de dos mil dieciocho, el mercado se ha dividido de manera relativamente simétrica entre ambos agentes económicos. Se advierte que MAGNA ha sido el agente económico con mayor participación en dicho mercado; con una participación de 58.18% (cincuenta y ocho punto dieciocho por ciento) en dos mil diecinueve, 54.22% (cincuenta y cuatro punto veintidós por ciento) en dos mil veinte, y 52.12% (cincuenta y dos punto doce por ciento) durante los primeros tres cuatrimestres de dos mil veintiuno; el resto del mercado ha sido atendido por WINJET.

En relación con la capacidad de fijar precios, los PERMISOS únicamente contienen una cláusula que establece una obligación para los permisionarios (prestadores del STMP en la modalidad de ferri) de notificar sus tarifas por la prestación del STMP a la SEMAR, así como de informar cualquier modificación. Al respecto, la DGMM de la SEMAR señaló:

*"[...] la obligación de 'notificar' sus horarios, itinerarios y tarifas, únicamente es para conocimiento y seguimiento por parte de esta autoridad marítima, ya que como se ha indicado, la autoridad requiere contar con elementos que en su caso le permitan presumir la existencia o no de violaciones a la [LFCE] y en su caso hace efectiva su atribución de solicita [sic] a esa [COMISIÓN] su intervención.*

*De igual manera se le comunica que no existe autorización, registro o procedimiento que se tenga que seguir, pues únicamente es con efectos informativos y para conocimiento de la autoridad marítima.* [énfasis añadido]<sup>1054</sup>

Por otra parte, el artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN señala:

*"Artículo 140.- La Secretaría 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 Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva.*

*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>1054</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.5.9.





*La Secretaría estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia [énfasis añadido]”.*

En este sentido, y toda vez que antes de la emisión de la presente resolución la COFECE no ha emitido una resolución que establezca que no existen condiciones de competencia en el MR COZUMEL y, por ende, la SEMAR no ha estado facultada para establecer la base de regulación de tarifas, se concluye que actualmente en el MR COZUMEL los prestadores del STMP en su modalidad de ferri pueden establecer libremente sus tarifas.

Sobre la metodología para la determinación de tarifas, MAGNA señaló:

B

Por su parte, WINJET manifestó:

B

Eliminado: 8 párrafos

<sup>1055</sup> De conformidad con lo establecido en el numeral 4.2.6.

<sup>1056</sup> De conformidad con lo establecido en el numeral 4.2.7.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

De lo anterior se desprende que los prestadores del STMP en su modalidad ferri tienen la libertad para establecer las tarifas hacia los consumidores, teniendo únicamente que informarlas a las autoridades correspondientes.

Por otra parte, tal como se señala en el numeral 5.1.1 de la presente resolución, los usuarios no tienen la capacidad de emplear otro medio de transporte alternativo al STMP en su modalidad ferri para transportarse en la RUTA COZUMEL, por lo que se ven en la necesidad de pagar las tarifas que fijen los prestadores del STMP.

Respecto a la capacidad de restringir el abasto, algunos PERMISOS señalan que el PERMISO tiene por objeto prestar el STMP de forma **continua, permanente y regular**. Asimismo, los PERMISOS contienen una cláusula que establece las causales de revocación, entre las que se encuentran (i) no cumplir con su objeto; y (ii) interrumpir la prestación del servicio, total o parcialmente sin causa justificada.

Al respecto, cuando se solicitó información a la DGMM respecto a qué debe entenderse, cuantitativa y conceptualmente por (i) permanente, (ii) continua y (iii) regular, la DGMM señaló:

*"[...] se le comunica que tomando en consideración que el servicio de transporte de pasajeros es un servicio público necesario, éste debe estar revestido de tres características esenciales a considerar, en los siguientes términos:*

- a) **Permanente**, consiste en la obligación de mantener la prestación del servicio mientras subsista la necesidad de carácter general que se pretende satisfacer, y que en este caso consiste en la prestación del servicio de transporte de pasajeros.

*Y por lo que se refiere al permiso, dicha permanencia se explica con la vigencia del permiso del servicio de transporte de pasajeros, ya que el servicio debe ser otorgado al usuario sin interrupción durante la vigencia establecida por la autoridad administrativa en el permiso correspondiente, salvo causas debidamente justificadas.*

- b) **Continuo**, es aquella característica por virtud de la cual el servicio no debe interrumpirse dentro de los horarios y de las fechas, debiendo evitarse toda interrupción, salvo causas que antepongan la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

*En el caso del servicio de transporte de pasajeros, este servicio se proyecta mediante un itinerario, trayecto y horarios de salida y llegada fijos, que permitan satisfacer las necesidades de transporte de los usuarios con certeza y en una ruta determinada.*

- c) **Regular**, como aquella característica en la cual el servicio público se debe prestar conforme a la normativa jurídica que lo regula en aspectos fundamentales en la prestación del servicio, como lo son las obligaciones del permisionario para con el pasajero y que no están sujetas a negociación entre el permisionario y el pasajero, y que por lo tanto la autoridad marítima está obligada a supervisar en beneficio del interés público".

Asimismo, esta COFECE solicitó a la DGMM indicara el fundamento legal para establecer que el STMP debe prestarse de forma continua permanente y regular, y la DGMM señaló:

*"Al respecto es importante considerar que el transporte [sic] marítimo de pasajeros es un servicio público necesario para satisfacer necesidades esenciales; en atención a lo anterior, si bien la LEY DE NAVEGACIÓN establece el servicio de transporte de pasajeros como un contrato, en donde se podría considerar la posibilidad de la autonomía de la voluntad de las partes al celebrar dicho contrato, lo cierto*



es que hay aspectos fundamentales que no están sujetos a negociación, de tal suerte que las características de permanente, continua y regular, se regular, [sic] por la [LEY DE NAVEGACIÓN] en los siguientes:

a) **Permanente y continuo**

La [LEY DE NAVEGACIÓN] en su artículo 43, señala que en la terminación, revocación y demás [sic] actos relacionados con los [PERMISOS] que otorga la autoridad marítima, se aplicará lo dispuesto por la [LEY DE PUERTOS].

Atendiendo a lo anterior, el artículo 33 fracciones II y III, de la [LEY DE PUERTOS] señala:

ARTICULO 33.- Las concesiones o permisos podrán ser revocados por cualquiera de las causas siguientes:

[...]

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;

Conforme a lo citado, a contrario sensu se observa que para que al permisionario no le sean revocados los permisos otorgados por la autoridad, para prestar el servicio de transporte marítimo de pasajeros, debe:

Ejercer los derechos conferidos en los permisos, por la vigencia establecida en el artículo 238 del [REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN], y en el supuesto de que no se ejerzan esos derechos por un período de seis meses como lo señala la fracción II del artículo 33 de la [LEY DE PUERTOS], será causa de revocación; luego entonces el permiso que se otorga es permanente por el lapso de vigencia que se establece en el artículo del reglamento citado;

Debe evitar interrumpir la operación o servicios al público, total o parcialmente, sin causa justificada, es decir, el servicio debe prestarse de forma continua, en caso contrario atendiendo a lo señalado al artículo 33 fracción III, de la [LEY DE Y DE PUERTOS], el permiso será revocado.

b) **Regular**

Al señalarse que el servicio se debe prestar conforme a la norma jurídica, es importante señalar que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en sus artículos 138 al 147, se establecen las obligaciones y medidas que debe considerar permisionario al prestar el servicio de transporte marítimo de pasajeros, lo que establece la regularidad del servicio”.

Además, esta COFECE solicitó a la DGMM indicara cuándo se considera que un agente económico ha dejado de prestar el STMP de forma permanente, continua y regular, a lo que la DGMM señaló:

“Un agente económico o permisionario deja de prestar el servicio permanente cuando no ejerce sus derechos conferidos en el permiso en un lapso de seis meses.

El agente económico o permisionario ha dejado de prestar el servicio continuo, cuando sin causa justificada interrumpe el servicio, por ejemplo, cuando no da una corrida o viaje en las horas programadas o señaladas en los boletos del pasajero, cuando retrasa el arribo y zarpe de las embarcaciones, cuando cambia los lugares de arribo y llegada establecidos en la ruta.

Un agente económico o permisionario deja de prestar el servicio de forma a regular, cuando no cumple con las obligaciones establecidas en la [LEY DE NAVEGACIÓN] en sus artículos 138 al 147, en perjuicio del pasajero”.



Por último, se identificó que los PERMISOS contienen una cláusula que establece una obligación para los permisionarios (prestadores del STMP en la modalidad de ferri) de notificar sus horarios e itinerarios a la SEMAR, así como de informar cualquier modificación. Sobre este punto, la DGMM de la SEMAR señaló:

*“[...] la obligación de ‘notificar’ sus horarios, itinerarios y tarifas, únicamente es para conocimiento y seguimiento por parte de esta autoridad marítima, ya que como se ha indicado, la autoridad requiere contar con elementos que en su caso le permitan presumir la existencia o no de violaciones a la [LFCE] y en su caso hace efectiva su atribución de solicita [sic] a esa [COMISIÓN] su intervención.*

*De igual manera se le comunica que no existe autorización, registro o procedimiento que se tenga que seguir, pues únicamente es con efectos informativos y para conocimiento de la autoridad marítima. [énfasis añadido]”.*<sup>1057</sup>

Atendiendo a las manifestaciones de la DGMM, quien es la encargada de otorgar y revocar los PERMISOS, y a lo establecido en la LEY DE NAVEGACIÓN, la LEY DE PUERTOS, así como a sus respectivos reglamentos, **se considera que los prestadores del STMP en la modalidad de ferri tienen posibilidad de restringir el abasto.** Lo anterior, toda vez que:

- 1) Son los prestadores del STMP en la modalidad de ferri quienes eligen libremente los horarios e itinerarios en lo que desean prestar el STMP, pues como la propia DGMM señaló, no existe una autorización de los mismos, pues únicamente se notifican a la SEMAR con fines informativos;
- 2) Si bien una de las causales de revocación de los PERMISOS es no prestar el STMP de forma permanente, continua y regular, lo cierto es que de conformidad con la legislación aplicable un permisionario **podría dejar de prestar el STMP durante 6 (seis) meses, sin que le sea revocado el PERMISO.**

Como se expone a continuación, esta capacidad de MAGNA y WINJET para fijar tarifas o restringir el abasto, por sí mismos, se da en el contexto de una estructura de mercado donde no existen incentivos para competir, aunado a que existen barreras que limitan la entrada de potenciales competidores.

#### 5.2.1.2. Artículo 59, fracción II, de la LFCE

En términos de la fracción II del artículo 59 de la LFCE, para analizar las condiciones de competencia en un mercado, deben considerarse:

*“II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores”.*

Dicho precepto encuentra su desarrollo en el artículo 7 de las DRLFCE, el cual enumera diversos supuestos que pueden ser considerados como barreras a la entrada. A continuación, se presenta el análisis de cada elemento.

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

<sup>1057</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.5.9.



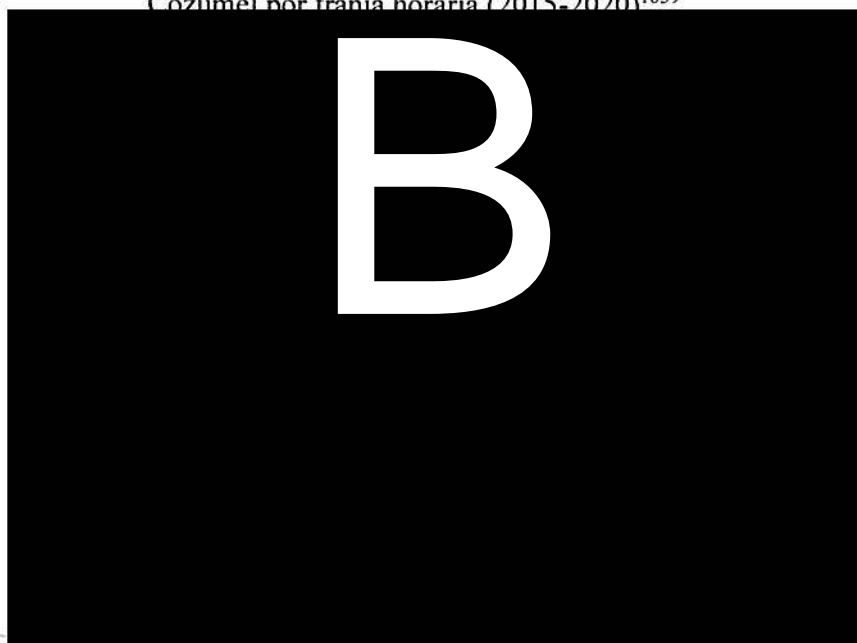
No obran indicios en el EXPEDIENTE que indiquen que los agentes económicos establecidos en los MERCADOS RELEVANTES accedan a mejores condiciones sobre costos financieros o desarrollo de canales alternativos, así como al acceso a financiamiento, tecnología o canales de distribución eficientes que las prevalecientes en el mercado para cualquier otro potencial entrante.

*“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”.*

Una de las características de las actividades del transporte es la estacionalidad de la demanda. 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>1058</sup>

Para ilustrar lo anterior se realizó un análisis de la estacionalidad de los pasajeros transportados por WINJET durante el día en la RUTA COZUMEL con origen en la Playa del Carmen, y destino en la isla de Cozumel, y se comparó con la RUTA COZUMEL con origen en la isla de Cozumel, y destino en Playa del Carmen.

**Gráfica 1.** Pasajeros transportados por WINJET con origen en Playa del Carmen y destino a Cozumel por franja horaria (2015-2020)<sup>1059</sup>



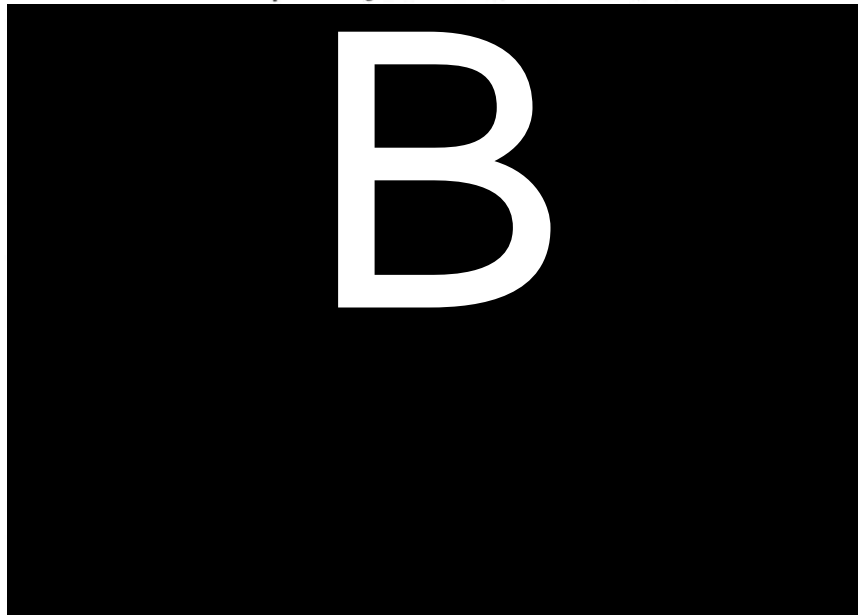
Fuente: elaboración propia con base en información proporcionada por WINJET

<sup>1058</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*.; Antoni Bosch, capítulos 1 y 5.

<sup>1059</sup> De conformidad con la señalado en el numeral 4.2.12.1.3.



**Gráfica 2.** Pasajeros transportados por WINJET con origen en Cozumel y destino a Playa del Carmen por franja horaria (2015-2020)<sup>1060</sup>



Fuente: elaboración propia con base en información proporcionada por WINJET

De las gráficas anteriores se observa, que el mayor número de pasajeros transportados por WINJET en la RUTA COZUMEL con origen en la Playa del Carmen, y destino en la isla de Cozumel se concentran principalmente en los horarios matutinos; mientras que el mayor número de pasajeros transportados por WINJET en la RUTA COZUMEL con origen en la isla de Cozumel, y destino en Playa del Carmen se concentran en los horarios vespertinos. Estos resultados son consistentes con lo señalado por WINJET:



Asimismo, se realizó un análisis del número de pasajeros transportados a lo largo del año por WINJET y MAGNA, de dicho análisis, se observa que los pasajeros transportados durante el año fluctúan de manera considerable.

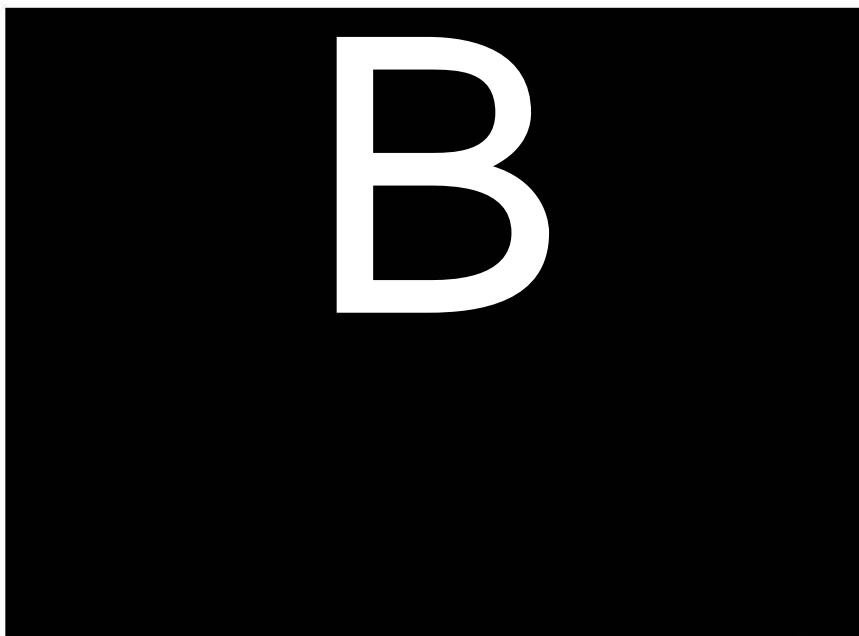
**Gráfica 3.** Pasajeros transportados por WINJET en la RUTA COZUMEL (2015-2019)<sup>1062</sup>

<sup>1060</sup> *Idem.*

<sup>1061</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.5.7.

<sup>1062</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.2.12.1.3.





Fuente: elaboración propia con base en información proporcionada por WINJET

**Gráfica 4. Pasajeros transportados por MAGNA en la RUTA COZUMEL  
(2015-2019)<sup>1063</sup>**

Eliminado: 1 cuadro

<sup>1063</sup> Elaboración propia con base en información con información disponible en el EXPEDIENTE. Para el periodo dos mil quince a dos mil diecinueve se emplearon los datos proporcionados por la DGP. De conformidad con lo señalado en el numeral 4.2.2.1.2.. Para el periodo dos mil veinte y dos mil veintiuno se tomó en cuenta la información proporcionada por los agentes económicos; para MAGNA se empleó la información señalada en el numeral 4.5.4.5. Para WINJET se empleó la información señalada en el numeral 4.5.7.3.



B

Fuente: elaboración propia con base en información proporcionada por WINJET

De lo anterior se observa que la demanda por el STMP fluctúa durante el día y periodos del año. De esta forma un agente económico que desee ingresar al mercado necesita tener la capacidad de poder atender las variaciones de la demanda en el corto plazo; lo anterior implica que un agente económico debe considerar dichas fluctuaciones en la demanda al momento de elegir su capacidad instalada de embarcaciones necesaria para operar en el mercado. Lo anterior es reconocido por MAGNA y WINJET, quienes actualmente operan en la RUTA COZUMEL.

Al respecto MAGNA señala:

B

Por su parte, WINJET señala:

B

<sup>1064</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.3.10.



B

Asimismo, WINJET señala:

B

B

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, “[I]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”.<sup>1067</sup> 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”.*<sup>1068</sup>

De lo anterior se observa que las indivisibilidades que presentan las infraestructuras necesarias para ofrecer el STMP en modalidad ferri 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.<sup>1069</sup>

Considerando lo anterior, esta autoridad solicitó información a los agentes económicos que actualmente operan, sobre el nivel mínimo de equipo e inversión necesario para poder ingresar al

<sup>1065</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.5.7.

<sup>1066</sup> Ídem.

<sup>1067</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*.: Antoni Bosch, página 91.

<sup>1068</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*.: Antoni Bosch, capítulo 1.

<sup>1069</sup> De conformidad con lo señalado en los numerales 4.2.6, 4.2.6.1.14, 4.2.7, 4.2.7.1.18, 4.2.12, y 4.2.12.1.5.





mercado. Respecto a los montos de inversión, WINJET señaló que “[REDACTED] B

Por otra parte, de la información que obra en el EXPEDIENTE, también se desprende que:

- WINJET invirtió B [REDACTED] 1072
- MAGNA adquirió una embarcación en dos mil dieciocho por un monto total de B [REDACTED]

De lo anterior, se desprende, respecto del monto, la indivisibilidad, el plazo de recuperación y los usos alternativos de la inversión, que cualquier agente económico que pretenda ofrecer el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL con al menos dos embarcaciones propias (considerando una embarcación por cada sentido de la ruta), tendría que incurrir en inversiones similares a las de MAGNA y WINJET, con plazos de recuperación de la inversión entre siete y quince años, y que dichas embarcaciones tendrían escasos usos alternativos, tal como se señala en el numeral **4.3.10** de la presente resolución. Cabe señalar que ingresar con dos embarcaciones podría ser insuficiente para hacer frente a los picos de demanda, ocasionados por su estacionalidad, y a contingencias propias del servicio ocasionadas por fallas o mantenimiento de las naves, muestra de ello es que los agentes económicos que actualmente prestan el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL cuentan con al menos cuatro embarcaciones sólo para atender dicha ruta.

<sup>1073</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.6.1.12.





Asimismo, se observa que un agente económico podría considerar ingresar al mercado a través del arrendamiento de embarcaciones para prestar el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL, por medio de un arrendamiento puro o fletamento a casco desnudo<sup>1074</sup> en el que arrendador otorga al arrendatario el uso y goce temporal de la embarcación para destinarla al transporte de pasajeros en una ruta previamente establecida por un pago de renta previamente acordado por las partes.

Si bien los agentes económicos pueden ingresar al mercado a través del arrendamiento de las naves, esto no implica que la adquisición de las naves en esta modalidad no constituya una barrera a la entrada. Para que un agente económico pueda ingresar al mercado de manera efectiva se requiere contar con una flota mínima de naves que permita proporcionar el servicio de manera frecuente y hacer frente a los picos de demanda. Adicionalmente, se identifica que los contratos de arrendamiento implican un compromiso de largo plazo para los agentes económicos.<sup>1075</sup>

Al respecto, el DP señala que MAGNA cuenta con 8 (ocho) contratos de arrendamiento durante el PERIODO que tienen como ruta base de operaciones la RUTA COZUMEL.<sup>1076</sup> Asimismo, dentro de la información que obra en el EXPEDIENTE<sup>1077</sup> se encuentra un listado de las embarcaciones que constituyen la flota de MAGNA y sus características, por lo que se puede concluir que MAGNA ha prestado STMP con diez embarcaciones en la RUTA COZUMEL.

**TABLA 19**

| EMBARCACION/ PERMISO                                    | RUTA BASE DE OPERACIÓN | DE  | TIEMPO EN OPERACIÓN | MODALIDAD               |
|---|------------------------|-----|---------------------|-------------------------|
| OMETEOTL 30/2018 (taxi acuático)                        |                        |     | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| OMACAHTL 28/2018 (taxi acuático)                        |                        |     | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| XOCHITONAL 29/2018 (taxi acuático)                      | PLAYA DEL CARMEN       | DEL | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| MIXCOATL 11/2019 y 27/2018 (taxi acuático)              | COZUMEL                | - Y | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| YACATECUTLI 12/2019 y 26/2018 (taxi acuático)           | VICEVERSA              |     | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAMAR IV 25/2019 y 25/2018 (taxi acuático)           |                        |     | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| PIOLIN 7.2.411.-2898, 26/2019 y 06/2019 (taxi acuático) |                        |     | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |

<sup>1074</sup> De conformidad con el artículo 114 de la LEY DE NAVEGACIÓN, en virtud de un contrato de arrendamiento a casco desnudo "(...) el arrendador se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del arrendatario, una embarcación determinada en estado de navegabilidad, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de una renta. Para efectos de esta Ley, el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento a casco desnudo, serán considerados sinónimos y su regulación será la misma".

<sup>1075</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.2.6.1.13.

B

<sup>1077</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.6.1.11.



|                               |                   |                         |
|-------------------------------|-------------------|-------------------------|
| ULTRAMAR 31/2016 <sup>1</sup> | 2016- en adelante | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAMAR I 12/2018            | 2017- en adelante | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| LADY A 22/2019                | 2018- en adelante | TRANSPORTE DE PASAJEROS |

Los contratos de arrendamiento de embarcaciones implican un compromiso a largo plazo para los agentes económicos, en donde a pesar de no adquirir la embarcación por medio de la compra, adquieren un compromiso a largo plazo que implica estar pagando la contraprestación por concepto de arrendamiento de una cantidad considerable; además, contienen cláusulas de penalización por falta o retraso de pago, lo que dificulta que el agente económico pueda salir fácilmente del mercado en caso de que el negocio fracase.<sup>1078</sup>

De esta forma, la necesidad de contar con naves propias o bajo esquema de arrendamiento de largo plazo, limita la posibilidad de que los prestadores de servicio puedan modificar su oferta del servicio en el corto plazo, es decir, la capacidad instalada de los prestadores de servicio se encuentra fija para un periodo específico, por lo cual los prestadores de servicio deben de asumir los costos de su capacidad instalada aun cuando la demanda del servicio sea baja.

Con base en lo señalado previamente, este Pleno considera que debido al monto de las inversiones requeridas para la adquisición y/o renta de embarcaciones para prestar el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL, su plazo de recuperación, así como su indivisibilidad, dichas inversiones constituyen barreras a la entrada de tipo económico al MR COZUMEL.

*“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”.*

Para prestar el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL es necesario contar con un PERMISO,<sup>1079</sup> mismo que es nominativo e intransferible,<sup>1080</sup> el cual tendrá una vigencia máxima de seis años con la posibilidad de renovarse por un plazo igual al original siempre que se satisfagan los requisitos señalados en el REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN.<sup>1081</sup> Al respecto, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que el PERMISO constituye una barrera a la entrada al mercado relevante señalado.

Por otra parte, el artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN establece que la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. Por su parte, el artículo 20 de la LEY DE NAVEGACIÓN establece que para actuar como naviero se requiere, entre otras cuestiones, ser mexicano o sociedad constituida conforme a la legislación mexicana. Sin embargo, la Ley de Inversión Extranjera señala lo siguiente:

*“ARTÍCULO 7o.- En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes: [...]*

*III. Hasta el 49% en: [...]*

<sup>1078</sup> Como se advierte en el numeral 4.2.6.1.13.

<sup>1079</sup> De conformidad con el artículo 42, fracción I, inciso a), de la LEY DE NAVEGACIÓN.

<sup>1080</sup> Conforme a las condiciones establecidas en los PERMISOS para la prestación del STMP. Dicha condición generalmente se encuentra estipulada en la cláusula Quinta de los PERMISOS para la prestación del STMP.

<sup>1081</sup> De conformidad con los artículos 238 y 239 del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN.





v) *Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria [...] [énfasis añadido]*".

De lo anterior se desprende que las sociedades extranjeras pueden participar limitadamente en la prestación del STMP en la modalidad de ferri hasta en un 49% (cuarenta y nueve por ciento) en sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y cabotaje. No obstante, si bien la restricción para que sociedades extranjeras puedan prestar el STMP establecida en LEY DE NAVEGACIÓN no es total, el hecho de que los inversionistas no tengan la posibilidad de tener la mayoría de la participación y/o el control en la sociedad en un mercado en el que son necesarios altos montos de inversión puede desincentivar la entrada de inversionistas extranjeros al mercado, por lo que se considera que estas disposiciones sí constituyen una barrera a la entrada de tipo normativa.

*"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 establecidos"*.

Los agentes económicos realizaron manifestaciones en el procedimiento en donde se advierte que reconocen la importancia que tiene para ellos el gasto en publicidad,<sup>1082</sup> 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 dado que muchos usuarios de servicios pueden ser nuevos.

Respecto a la inversión en publicidad en el DP se señala<sup>1083</sup> que *"los gastos en publicidad en los que incurrieron los oferentes actuales del SERVICIO COZUMEL fueron significativos"*.

**TABLA 20. Gastos en publicidad de los AGENTES ECONÓMICOS durante el PERIODO (pesos corrientes)<sup>1084</sup>**

| Año               | OCEAN (GIE ULTRAMAR) | WINJET |
|-------------------|----------------------|--------|
| 2015              | <b>B</b>             |        |
| 2016              |                      |        |
| 2017              |                      |        |
| 2018              |                      |        |
| 2019              |                      |        |
| 2020 <sup>a</sup> |                      |        |

**Notas:**<sup>a</sup> Contempla los meses de enero a junio de dos mil veinte.

Al respecto, se observa que en dos mil quince MAGNA tuvo un gasto de

**B**

<sup>1082</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.3.10.

<sup>1083</sup> Páginas 121 y 122 del DP.

<sup>1084</sup> De conformidad con lo señalado en los numerales 4.2.6.1.14. y 4.2.7.1.14.



Por su parte, WINJET tuvo un gasto en publicidad de B

Por otra parte, al realizar un análisis detallado de los gastos de operación de MAGNA de dos mil quince a dos mil veinte, se observa que los gastos en publicidad y propaganda fueron en promedio el B de sus gastos de operación sin tomar en cuenta los gastos asociados al arrendamiento de las embarcaciones, en todos los periodos. 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 B para los años de dos mil dieciocho y dos mil diecinueve, individualmente, representa casi dos veces el costo de adquisición de una embarcación usada.<sup>1085</sup>

TABLA 21. Gasto en operación de MAGNA 2015-2020 (pesos)<sup>1086</sup>

| Periodo | Gastos de operación (A) | Renta de embarcaciones (B) | $D - D$ | Publicidad y Propaganda (C) | $\frac{D}{D - D}$ |
|---------|-------------------------|----------------------------|---------|-----------------------------|-------------------|
| 2015    | B                       |                            |         |                             |                   |
| 2016    |                         |                            |         |                             |                   |
| 2017    |                         |                            |         |                             |                   |
| 2018    |                         |                            |         |                             |                   |
| 2019    |                         |                            |         |                             |                   |
| 2020    |                         |                            |         |                             |                   |

Fuente: Elaboración propia con base en información disponible en el EXPEDIENTE

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.

*"V. Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales;*

*VI. Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; y*

*VII. Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios".*

Este Pleno considera que toda vez que la delimitación geográfica del MR COZUMEL es local el análisis de limitaciones a la competencia en mercados internacionales no resulta aplicable, dado que es un servicio que se presta *in situ*.

<sup>1085</sup> En el numeral 4.2.7.1.12. queda demostrado que un B

<sup>1086</sup> De conformidad con el numeral 4.2.6.1.14.





Asimismo, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que existan o hayan existido prácticas de los agentes económicos que participen actualmente en el mercado, que puedan constituirse como barreras a la entrada al MR COZUMEL.

De forma similar, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que existan o hayan existido estímulos, subsidios o apoyos derivados de actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier autoridad pública, que puedan constituirse en barreras a la entrada al MR COZUMEL.

### 5.2.1.3. Artículo 59, fracción III, de la LFCE

En términos de la fracción III del artículo 59 de la LFCE, para analizar las condiciones de competencia de un mercado se debe considerar:

#### *“III. La existencia y poder de sus competidores;”.*

Conforme a lo analizado en la sección *conclusiones* del numeral 4.2.<sup>1087</sup> de la presente resolución, actualmente existen dos oferentes del MR COZUMEL: MAGNA y WINJET. Desde la salida de BARCOS CARIBE del MR COZUMEL en marzo de dos mil dieciocho, el mercado se ha dividido de manera relativamente simétrica entre los dos participantes. Se advierte que MAGNA ha sido el agente económico con mayor participación en dicho mercado; con una participación de 58.18% (cincuenta y ocho punto dieciocho por ciento) en dos mil diecinueve, 54.22% (cincuenta y cuatro punto veintidós por ciento) en dos mil veinte, y 52.12% (cincuenta y dos punto doce por ciento) durante los primeros tres cuatrimestres de dos mil veintiuno; el resto del mercado ha sido atendido por WINJET.<sup>1088</sup>

De la revisión integral de los elementos que obran en el EXPEDIENTE, se identifica que MAGNA y WINJET cuentan con una alta participación de mercado en el MR COZUMEL al ser los únicos agentes económicos que prestan el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL. Además, como se explica a continuación, existen ciertas particularidades en el MR COZUMEL relacionadas con precios, horarios, capacidad instalada, transparencia de la información, y características del producto, que disminuyen sensiblemente la presión competitiva entre estos únicos oferentes.

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, como se verá más adelante, 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. Al respecto, 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>1087</sup> De conformidad con lo señalado en los numerales 4.2.6., 4.2.7.1.11. y 4.2.11.1.1

<sup>1088</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.2.2.1.2.



Respecto a la capacidad instalada se observa que actualmente MAGNA cuenta con una mayor cantidad de embarcaciones disponibles para ofrecer el STMP en la ruta. En el MR COZUMEL, MAGNA cuenta con diez embarcaciones registradas para prestar el servicio,<sup>1089</sup> mientras que WINJET cuenta con cuatro embarcaciones.<sup>1090</sup> La capacidad instalada permite que MAGNA pueda ajustar su oferta comercial en el corto plazo conforme a cambio de la demanda, lo cual no puede realizar WINJET sin incurrir en un costo considerable.

Adicionalmente, se identifican elementos que indican que es poco probable que los agentes económicos modifiquen su oferta comercial entre los que destacan: (i) la demanda del STMP es derivada y se encuentra fuertemente relacionada con la actividad turística, y (ii) no existe una competencia por los horarios de prestación de los servicios entre los agentes. Por lo anterior, se considera que los incentivos para competir entre los agentes son limitados.

Adicionalmente, se identifican algunas características en los mercados que podrían limitar la competencia en el mercado:

- **Transparencia (disponibilidad de información) en el mercado.** Se identifica la transparencia en la oferta comercial, horarios y precios que ofrecen los agentes económicos. Respecto a los horarios, estos son conocidos entre los prestadores de servicio previa a su aplicación. Lo anterior, de acuerdo con la contestación presentada por la APIQROO, en la que se señala que semanalmente se lleva a cabo una reunión de programación anticipada de posiciones de atraque para las terminales, dichos horarios tienen aplicación posterior, es decir, se aplican la semana siguiente a la reunión de programación. Durante el proceso de programación participan además de integrantes de la APIQROO, y los prestadores de servicio.<sup>1091</sup> Por otra parte, se observa que los precios son públicos y se encuentran disponibles para todos los agentes. En este sentido, un alto grado de transparencia en la información —en un mercado de dos oferentes— puede reducir los incentivos de los agentes económicos para competir. Asimismo, WINJET señala que *“En caso que dos agentes económicos que prestan el STMP en la ruta Cozumel quieran utilizar la misma posición de atraque en el mismo horario es la APIQROO o NAVEGA quien decide respectivamente”*.<sup>1092</sup>
- **Características del producto.** La existencia de bienes homogéneos, con una mínima diferenciación hacia los consumidores puede reducir la capacidad de los agentes para competir en el mercado. En este caso se observa que los servicios prestados por los agentes económicos son similares, en punto de origen-destino, horarios, tiempos de traslado y categorías tarifarias.
- **Simetría entre competidores.** La simetría en términos de participaciones de mercado, tecnología y modelos de negocios hace que converjan los incentivos entre los agentes económicos que participan en un mercado. Como se ha señalado, desde la salida de BARCOS CARIBE del MR COZUMEL, el mercado se ha dividido de manera relativamente simétrica entre

<sup>1089</sup> Las embarcaciones registradas son: OMETEOTL, OMACAHTL, XOCHITONAL, MIXCOATL, YACATECUTLI, ULTRAMAR IV, LADY A, PIOLIN, ULTRAMAR, ULTRAMAR I. De conformidad con lo señalado en los numerales 4.2.6.1.11 y 4.2.6.1.12.

<sup>1090</sup> Las embarcaciones registradas son: MEXICO, MEXICO III, MEXICO IV y MEXICO V. De conformidad con lo señalado en los numerales 4.2.7. y 4.2.12.1.2.

<sup>1091</sup> Como se señaló en el numeral 4.2.13.

<sup>1092</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.7



los participantes de este. MAGNA ha sido el agente económico con mayor participación en dicho mercado; con una participación de 58.18% (cincuenta y ocho punto dieciocho por ciento) en dos mil diecinueve, 54.22% (cincuenta y cuatro punto veintidós por ciento) en dos mil veinte, y 52.12% (cincuenta y dos punto doce por ciento) durante los primeros tres cuatrimestres de dos mil veintiuno. El resto del mercado ha sido atendido por WINJET.

- **Precios.** Los precios de MAGNA y WINJET han sido similares a lo largo del tiempo y presentan ajustes en periodos similares.,<sup>1093</sup>

**TABLA 22. Tarifas públicas MAGNA para la RUTA COZUMEL  
2015-2021 (pesos)<sup>1094</sup>**

| Categoría                      | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2018 <sup>a</sup> | 2019  | 2019 <sup>b</sup> | 2019 <sup>c</sup> | 2020  | 2020 <sup>d</sup> | 2021  |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------------------|-------|-------------------|-------------------|-------|-------------------|-------|
| CZM adulto sencillo            | \$163 | \$163 | \$163 | \$163 | \$200             | \$200 | \$200             | \$200             | \$200 | \$250             | \$250 |
| CZM niño sencillo              | \$97  | \$97  | \$97  | \$97  | \$130             | \$130 | \$160             | \$160             | \$160 | \$200             | \$200 |
| CZM primera sencillo           |       | \$220 | \$220 | \$220 | \$220             | \$220 | \$260             | \$260             | \$260 | \$310             | \$310 |
| CZM adulto peninsular sencillo |       | \$115 | \$115 | \$115 | \$115             | \$115 | \$150             | \$150             | \$150 | \$150             | \$150 |
| CZM niño peninsular sencillo   |       | \$60  | \$60  | \$60  | \$60              | \$60  | \$100             | \$100             | \$100 | \$100             | \$100 |
| CZM ultraplan adulto sencillo  | \$84  | \$70  | \$70  | \$70  | \$70              | \$70  | \$70              | \$95              | \$95  | \$95              | \$95  |
| CZM ultraplan niño sencillo    | \$40  | \$30  | \$30  | \$30  | \$30              | \$30  | \$30              | \$60              | \$60  | \$60              | \$60  |
| CZM INAPAM sencillo            | \$84  | \$60  | \$60  | \$60  | \$60              | \$60  | \$60              | \$90              | \$90  | \$90              | \$90  |

Notas:

a Tarifas vigentes a partir del uno de mayo de dos mil dieciocho

b Tarifas vigentes a partir del veintiocho de febrero de dos mil diecinueve

c Tarifas vigentes a partir del diecinueve de noviembre de dos mil diecinueve

d Tarifas vigentes a partir del veintisiete de julio de dos mil veinte

De acuerdo con información disponible el EXPEDIENTE, después de la salida de BARCOS CARIBE, en marzo de dos mil dieciocho, MAGNA y WINJET realizaron un incremento en precios en sus categorías correspondientes a turistas. Al respecto se observa que MAGNA incrementó sus categorías tarifarias *CZM adulto sencillo* y *CZM niño sencillo* el uno de mayo de dos mil dieciocho, mientras que WINJET incrementó los precios en sus categorías correspondientes a turistas niños y adulto también en mayo de dos mil dieciocho.

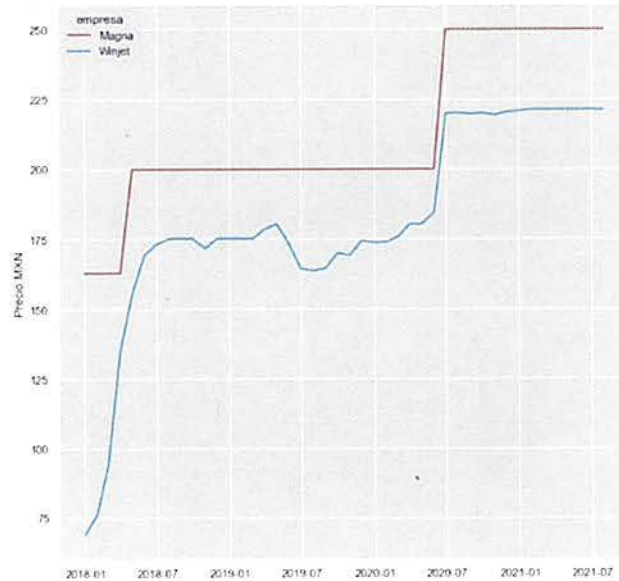
**Gráfica 5. Tarifas Turista Adulto RUTA COZUMEL 2018-2021  
(pesos)<sup>1095</sup>**

<sup>1093</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. Como se estableció en los numerales 4.5.4.3. y 4.5.7.1., respectivamente.

<sup>1094</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.4.3

<sup>1095</sup> Como se estableció en los numerales 4.5.4.3 y 4.5.7.1





Adicionalmente, se observa un incremento en precios en julio de dos mil veinte por parte de MAGNA en las correspondientes categorías de turistas (*CZM adulto sencillo*), así como un incremento en precios en categorías tarifarias equivalentes por parte de WINJET. Es importante destacar que la categoría turista adulto representa 56% (cincuenta y seis por ciento) de los ingresos obtenidos por WINJET en la RUTA COZUMEL.<sup>1096</sup>

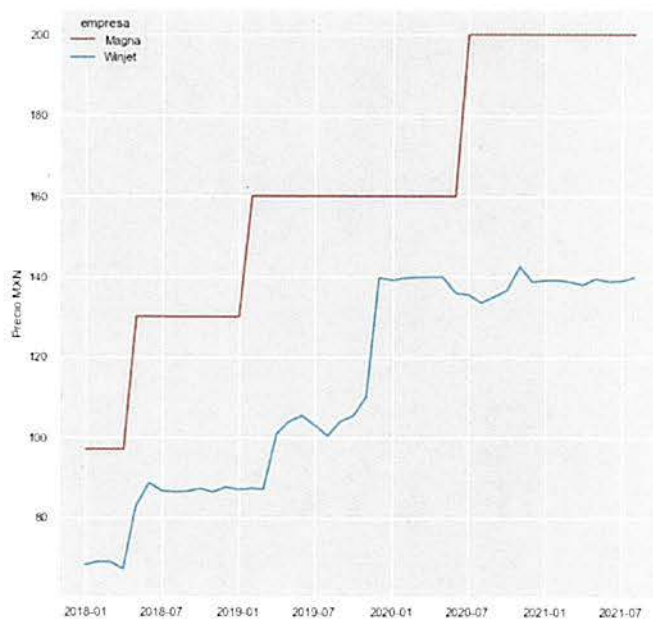
Por otra parte, se observa un incremento en precios por parte de MAGNA en las correspondientes categorías de turistas niños (*CZM niño sencillo*) en mayo de dos mil dieciocho, así como un incremento en precios en categorías tarifarias equivalentes por parte de WINJET. Un comportamiento similar se observa en dos mil diecinueve, cuando MAGNA modifica las tarifas correspondientes a turistas niños en febrero de dos mil diecinueve, y WINJET hace lo mismo en abril de dos mil diecinueve.

**Gráfica 6. Tarifas Turista Niño RUTA COZUMEL 2018-2021**  
(pesos)<sup>1097</sup>

<sup>1096</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.7.1

<sup>1097</sup> Como se estableció en los numerales 4.5.4.3, 4.5.7.1 y 4.5.7.4.



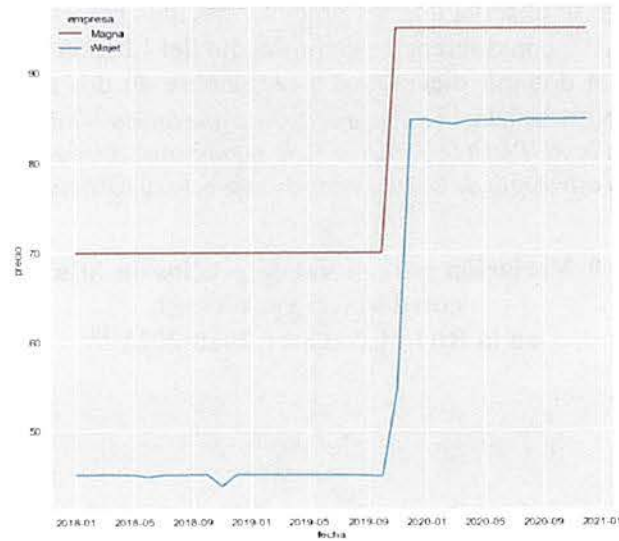


Respecto de las tarifas que se cobra a los locales, se observa que en noviembre de dos mil diecinueve MAGNA incrementó sus tarifas correspondientes a las categorías de locales (*CZM ultraplan adulto sencillo* y *CZM ultraplan niño sencillo*), y WINJET también incrementó las tarifas que cobra a los pasajeros locales en el mismo periodo.

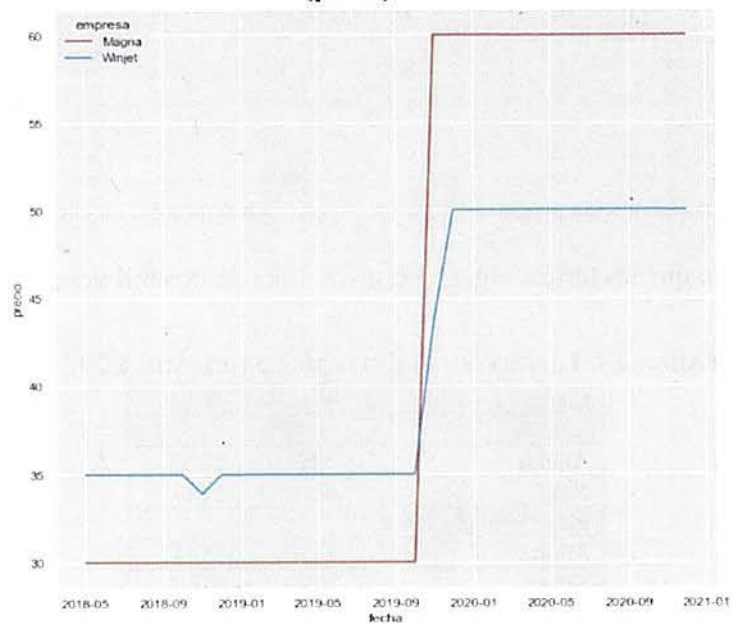
**Gráfica 7. Tarifas Local Adulto RUTA COZUMEL 2018-2021**  
(pesos)<sup>1098</sup>

<sup>1098</sup> Como se estableció en los numerales 4.5.4.3, 4.5.7.1 y 4.5.7.4.





Gráfica 8. Tarifas *Local Niño* RUTA COZUMEL 2018-2021  
(pesos)<sup>1099</sup>



<sup>1099</sup> Como se estableció en los numerales 4.5.4.3, 4.5.7.1 y 4.5.7.4.



Del análisis de precios, se observa que los precios ofrecidos por el servicio tanto por MAGNA y WINJET, son similares,<sup>1100</sup> con diferencias en promedio del 12.99% (doce punto noventa y nueve por ciento) de abril del dos mil diecinueve a septiembre de dos mil veintiuno. Respecto a la política de precios WINJET señala:

**B**

**Gráfica 9. Variación porcentual de precios de Adulto Turista entre MAGNA y WINJET en la RUTA COZUMEL 2018-2021<sup>1102</sup>**



Fuente: elaboración propia con base en información disponible en el expediente

Finalmente, se observa que las tarifas vigentes a noviembre de dos mil veintiuno por las empresas son similares.

**TABLA 23. Tarifas RUTA COZUMEL NOVIEMBRE 2021<sup>1103</sup>**

| Categorías                  | MAGNA | WINJET |
|-----------------------------|-------|--------|
| <b>Turista</b>              |       |        |
| Adulto                      | \$250 | \$220  |
| Niño                        | \$200 | \$140  |
| <b>Plan Quintana Roo</b>    |       |        |
| Adulto                      | \$150 | \$160  |
| Niño                        | \$100 | \$100  |
| <b>Ultraplan/Plan Local</b> |       |        |

<sup>1100</sup> Como se estableció en los numerales 4.5.4.3, 4.5.7.1 y 4.5.7.4.

<sup>1101</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.7

<sup>1102</sup> Como se estableció en los numerales 4.5.4.3, 4.5.7.1 y 4.5.7.4.

<sup>1103</sup> De conformidad con el numeral 4.5.4.3 y 4.4.14.



|        |      |      |
|--------|------|------|
| Adulto | \$95 |      |
| Niño   | \$60 |      |
| Inapam | \$90 | \$80 |

Considerando lo anterior, se concluye que las características del mercado limitan la posibilidad de que exista un proceso de competencia dinámica entre los agentes económicos que operan en la RUTA COZUMEL.

#### 5.2.1.4. Artículo 59, fracción IV, de la LFCE

La fracción IV del artículo 59 de la LFCE indica que, para evaluar las condiciones de competencia en un mercado, debe analizarse

*“IV. Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos”.*

Los principales insumos para los agentes económicos que prestan o que pretendan prestar el MR COZUMEL son: i) contar con el PERMISO; ii) contar con embarcaciones; y, iii) acceder a infraestructura y servicios portuarios.

Este Pleno considera que no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita suponer que existen limitaciones de acceso al PERMISO y embarcaciones para la prestación del MR COZUMEL.

En relación con el acceso a la infraestructura, la literatura económica resalta la necesidad de tener acceso a una infraestructura de uso común entre las empresas podría limitar la competencia entre éstas cuando operen en industrias de transporte:

*“un elemento característico de las infraestructuras de transporte es la necesidad de que varios vehículos (o empresas) compartan un mismo espacio limitado para la producción de servicios. Este factor tiene una importancia crucial cuando se analiza la estructura de los mercados de transporte, ya que condiciona la posibilidad de que existan o no empresas competidoras que oferten un mismo tipo de servicio”.*<sup>1104</sup>

De acuerdo con la LEY DE PUERTOS, una terminal es la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina. Las terminales se pueden clasificar, por su uso, en Terminales Públicas cuando se trate de terminales de contenedores y carga general o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante. Actualmente, la APIQROO administra la Terminal marítima de “San Miguel” (Cozumel).

Los servicios que APIQROO ofrece en dicha Terminal son de atraque, embarque-desembarque, amarre y desamarre de cabos. Sobre el particular, la APIQROO manifestó que “[...] [l]a infraestructura portuaria que [administra] es de uso público, por tanto, quien solicite el uso de la infraestructura se le puede otorga [sic]”.<sup>1105</sup>

<sup>1104</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*.: Antoni Bosch, página 9.

<sup>1105</sup> Conforme a lo establecido en el numeral 4.2.8.



Por otra parte, la Terminal Marítima de Playa del Carmen es operada por NAVEGA, quien celebró un contrato de cesión con la APIQROO para administrar dicha terminal. Al respecto, NAVEGA presta los servicios de atraque, embarque-desembarque, amarre y desamarre de cabos. La infraestructura portuaria de la Terminal marítima de Playa del Carmen también es de uso público.<sup>1106</sup>

Con respecto a la capacidad de la infraestructura, de acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, en la RUTA COZUMEL, las instalaciones portuarias de Playa del Carmen y Cozumel, en particular sus muelles, tienen la capacidad de realizar el despacho y arribo de cuatro embarcaciones casi simultáneamente.<sup>1107</sup> Sin embargo, en el EXPEDIENTE se advierte una declaración de la APIQROO en la que señala que en la Terminal marítima “San Miguel” (Cozumel), “No es posible que dos embarcaciones zarpen al mismo tiempo del mismo muelle y/o realicen operaciones al mismo tiempo [...] [dado que] los riesgos son demasiado altos”,<sup>1108</sup> asimismo señala que la Terminal Marítima de Playa del Carmen presenta una situación similar.<sup>1109</sup>

Por lo anterior, se observa que los agentes económicos que deseen ingresar a prestar el STMP en el MR COZUMEL se enfrentan a limitaciones físicas para hacer uso de las instalaciones portuarias.

#### 5.2.1.5. Artículo 59, fracción V, de la LFCE

La fracción V del artículo 59 de la LFCE señala que, para analizar las condiciones de competencia en un mercado, debe considerarse

*“V. El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado”*

En las resoluciones emitidas el siete de julio del dos mil once y el dos de noviembre de dos mil dieciséis, en los expedientes DE-020-2009 y DE-002-2014, respectivamente, el Pleno determinó, entre otras cuestiones, la responsabilidad de Transportes Marítimos Magaña, Ultramar<sup>1110</sup> y

<sup>1106</sup> Conforme lo señalado en el numeral 4.2.18.1.2.

<sup>1107</sup> De conformidad con el numeral 4.2.13.13.

<sup>1108</sup> De conformidad con el numeral 4.5.5. Al respecto, se señala: “por configuración de construcción de esa terminal, [...] genera que cuando el viento está soplando del norte, es común que las embarcaciones de ambas empresas utilicen la banda norte del muelle, ya que los mantiene pegados y atracados de forma segura para realizar su embarque y desembarque de pasajeros en esa posición, el pretender atracar en la banda sur, genera que las rampas de pasajeros de ambas empresas, se estén golpeando contra el costado de la embarcación por que le es muy difícil mantenerse pegada al muelle, lo que quiere decir, que ambas embarcaciones de cada empresa usan la misma banda de atraque, lo que provoca que por sus capacidades en cantidades de pasajeros, se concentren en un solo lado del muelle, viéndose completamente saturado de personas cuando estamos hablando de que la capacidad de cada embarcación oscila entre los 400 y 700 pasajeros, el pretender realizar una maniobra ambas embarcaciones una delante de otra, el riesgo es grandísimo, considerando que, el espacio entre ambas, la proa de uno con la popa de otro es de tan solo 10 metros aproximadamente, el riesgo de colisión es inminente cuando tengan un fallo en sus sistemas de propulsión que no es nuevo que ya han tenido ese tipo de accidentes incluso entre embarcaciones de la misma empresa vasta con verificar los expedientes que obran en la Capitanía de Puerto del lugar”.

<sup>1109</sup> De conformidad con el numeral 4.5.5.

<sup>1110</sup> De conformidad con la resolución emitida el veintidós de julio de dos mil veinte en el expediente DE-002-2014, Ultramar se refiere a “Empresas que operan u operaban el [STMP] bajo la marca comercial denominada ‘Ultramar’. Se señala que en la presente resolución cuando se señale a ULTRAMAR antes del veintitrés de marzo de dos mil nueve se hace referencia a [REDACTED] B [REDACTED] asimismo, cuando se haga referencia a ULTRAMAR en el periodo comprendido entre el veinticuatro de marzo de dos mil nueve al catorce de abril de dos mil once se entenderá respecto de [MAGNA] y [REDACTED] B [REDACTED] Por último, se entenderá como ULTRAMAR a [REDACTED] B [REDACTED] y [MAGNA] en lo referente a fechas posteriores al quince de abril de dos mil once”.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

B<sup>1111</sup>, en el primero, y de MAGNA y WINJET, en el segundo, por haber incurrido en las prácticas monopólicas absolutas previstas en el artículo 9º, fracciones I y III, de la Ley Federal de Competencia Económica,<sup>1112</sup> respectivamente, imponiéndoles multas como sanción.

La sanción emitida en el expediente DE-020-2009 fue confirmada en primera y segunda instancias por el Juzgado Tercero de Distrito del estado de Quintana Roo<sup>1113</sup> y el Primer Tribunal Colegiado del Vigésimo Séptimo Circuito,<sup>1114</sup> respectivamente; autoridades que mediante sentencias determinaron sobreseer los juicios promovidos, negando a los quejosos el amparo y protección de la justicia federal.

Inconformes con la resolución emitida en el expediente DE-002-2014, MAGNA y WINJET promovieron juicios de amparos y, seguidos los trámites procesales correspondientes, el Segundo Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y jurisdicción en toda la República, el B, emitió sentencia en el recurso de revisión B mediante la cual, entre otras cuestiones, modificó la sentencia emitida en primera instancia,<sup>1115</sup> y concedió el amparo y protección de la Justicia de la Unión a WINJET.

En relación con el caso que nos ocupa, en los considerandos de la sentencia referida se hizo referencia a ciertas características del mercado de transporte marítimo de pasajeros, a saber: “[...] la [COFECE] reconoce en cierta medida que existe transparencia en el mercado investigado, lo que posibilita que los agentes económicos conozcan los precios y horarios de su competidor, pero para ella no justifica el comportamiento desplegado por las empresas navieras emplazadas, sino que, por el contrario, facilita la consecución del acuerdo colusorio. [...] En el expediente de investigación, existe el antecedente de que en el mercado se establecieron precios y formas de operar los horarios del servicio de transporte marítimo de pasajeros [...] [énfasis añadido]”.

Asimismo, que:

*“Para llegar a esa conclusión, en la resolución reclamada se desvirtuaron los argumentos en el sentido de que las conductas competitivas que fueron imputadas, en realidad se explican en una hipótesis alterna plausible, la cual radicó esencialmente en el hecho de que la identidad entre los precios fijados por las empresas competidoras entre sí en el mercado de servicios de transporte marítimo de pasajeros en el Estado de Quintana Roo, y las horas y días para la salida de las embarcaciones [...] obedece a que esa*

<sup>1111</sup> De conformidad con la resolución emitida el veintidós de julio de dos mil veinte en el expediente DE-002-2014, B se refiere a B. Se señala que cuando la presente resolución haga referencia a B, se entenderá respecto de B; asimismo, cuando se haga referencia a B, con posterioridad al B, se entenderá respecto de [WINJET].

<sup>1112</sup> Publicada en el DOF el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos; reformada mediante publicación en el DOF de nueve de abril de dos mil doce, aplicable a ese procedimiento.

<sup>1113</sup> Sentencia en el juicio de amparo B del B, promovido por B.

<sup>1114</sup> Sentencia en el recurso de revisión B, promovido por A. Al respecto, se indica que los autos del expediente fueron remitidos a la Suprema Corte de Justicia de la Nación, para el dictado de resolución definitiva.

<sup>1115</sup> La sentencia emitida por el Juzgado Segundo de Distrito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y jurisdicción en toda la República el siete de mayo de dos mil dieciocho en el B y su acumulado B, mediante la cual, entre otras cuestiones, concedió el amparo y protección de la Justicia de la Unión a Golfo Transportación, S.A. de C.V. y una persona física, en los términos ahí contenidos.





Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

*situación fue producto de la inercia de un mercado oligopólico, pues antes de que los competidores comenzaran a participar dentro de él, ya existían condiciones en la prestación del servicio respecto de las cuales no existían incentivos para modificarlas, de suerte que su actuar obedece a decisiones unilaterales para evitar competir en el mercado, es decir, tienen explicación en un paralelismo consciente, pero no en un acuerdo entre competidores [...]*

[...]

*Ahora bien, es posible que los participantes de un mercado determinado, puedan percatarse de que las ganancias que obtiene cada uno será mayor con políticas cooperativas adoptadas, en comparación con el supuesto en que cada participante mire exclusivamente a sus intereses particulares y, en ese sentido, puede lograrse un resultado cuasi monopolístico o idéntico a un mercado monopolístico mediante la utilización de esa circunstancia en su favor, aún en ausencia de colusión expresa, es decir, el oligopolio puede actuar como un monopolio con todas las ventajas que ello implica.*

[...] Dado los aspectos generales que presenta el mercado investigado, es elemental que para determinar la existencia de las prácticas monopolísticas absolutas sancionadas por la Comisión Federal de Competencia Económica, es relevante que se acredite que entre el nuevo participante en el mercado, [...] y sus competidoras [...] se llevó a cabo un acuerdo. - - - - Esto es así, porque el mercado investigado presenta condiciones de transparencia sobre precios y horarios de los competidores que prevalecían antes de la entrada del nuevo competidor [...], por lo que se requiere que los elementos que se aporten en el procedimiento de investigación, no generen duda respecto de si existe un acuerdo entre los competidores que tenga por objeto o efecto fijar los precios o segmentar el mercado, a fin de respetar el principio de presunción de inocencia aplicable al procedimiento administrativo sancionador.

[...] la publicidad de las tarifas hubiese permitido que la autoridad de competencia conociera si alguna de las empresas divulgó su información al público en general sobre los precios del servicio y que, como consecuencia de ello, sus adversarios pudieran tener acceso a esa información, ofrecer tarifas similares y replicar sus estrategias de negocios.

[...]

*De manera que de los elementos recabados en el procedimiento de origen, resulta como hipótesis alternativa que la quejosa decidió montarse en una estructura colusoria preexistente, por lo que no es posible sancionar a una empresa que se incorpora a una práctica colusoria, cuando no hay evidencia de que llegó a un arreglo con sus competidores para la continuidad o renovación de las condiciones preexistentes sobre las horas y días de zarpe de las embarcaciones, [...]*

[...]

*Entonces, a criterio de este tribunal, al existir continuidad de una condición económica que ya existía previamente a la entrada al mercado [...] para determinar la existencia de la práctica monopolística y recordando que es alto el estándar probatorio requerido para discernir si existió el acuerdo colusorio, era necesario que la autoridad demostrara que el quejoso y sus competidoras renegociaron o renovaron los acuerdos para la asignación de los horarios del servicio, lo que no fue acreditado en el expediente de investigación, pues la teoría del caso no se ciñó a ese aspecto.*

[...]

*Por la transparencia que existe en el mercado y la existencia de dudas en relación con los incentivos económicos para mantener las condiciones preexistentes en las que operaba el mercado, para establecer que la alternancia y variación de los horarios y días en la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros, era necesario que la autoridad responsable acreditara mediante la prueba idónea, que las*



navieras renegociaron o renovaron el acuerdo para establecer los horarios y días del servicio. [...] [énfasis añadido]”.

De lo anterior se advierte como hecho notorio que los agentes económicos que participan en el mercado de STMP han mantenido una dinámica comercial en la que, al tener acceso a información sobre precios y horarios que observan en sus competidores (por ser pública), ofrecen tarifas similares y replican sus estrategias de negocio, por lo que sus estrategias se ven alineadas y denotan sus incentivos a relajar la dinámica competitiva en el mercado.

#### **5.2.1.6. Artículo 59, fracción VI, de la LFCE**

La fracción VI del artículo 59 de la LFCE señala que, para analizar las condiciones de competencia en un mercado, debe considerarse

*“VI. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión”.*

Dicha disposición encuentra su desarrollo en el artículo 8 de las DRLFCE, el cual señala que, para determinar la existencia de poder sustancial, se debe evaluar lo siguiente:

- I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;*
- II. La falta de acceso a las importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y*
- III. La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores”.*

Respecto al grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el MR COZUMEL, se observa que el único servicio en dicho mercado relevante es el MR COZUMEL, por lo que no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción I, de las DRLFCE.

Por lo que hace al acceso a las importaciones y los costos de internación, se advierte que el MR COZUMEL es un servicio ofrecido *in situ* en un ámbito local, por lo que no es posible su importación y, en consecuencia, no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción II, de las DRLFCE.

Respecto de los diferenciales de costos entre los proveedores del STMP en el MR COZUMEL, en el numeral 5.2.1.3. de la presente resolución se analizaron las tarifas establecidas por los oferentes actuales de dicho servicio, por lo que no resulta de mérito el análisis del artículo 8, fracción III, de las DRLFCE.

#### **Conclusión**

En visto de todos los elementos con anterioridad, esta autoridad concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en el MR COZUMEL, toda vez que:

- Existen únicamente dos agentes económicos, MAGNA y WINJET, que detentan altas participaciones de mercado.
- Existen ciertas particularidades en el MR COZUMEL relacionadas con precios, horarios, capacidad instalada, transparencia de la información y características del producto, que disminuyen sensiblemente la presión competitiva entre estos únicos dos oferentes.





- Existe una simetría respecto de participaciones de mercado, tecnología y modelos de negocios de MAGNA y WINJET, lo que propicia que converjan sus incentivos y disminuya la rivalidad entre estos agentes.
- MAGNA y WINJET no sólo pueden establecer libremente sus tarifas, sino que además lo han hecho de forma similar a lo largo del tiempo, incluyendo ajustes en periodos similares.<sup>1116</sup>
- En cuanto a la posibilidad de restringir la oferta, se identifica que son los prestadores del STMP, MAGNA y WINJET, quienes eligen libremente los horarios e itinerarios en lo que desean prestar el STMP. Al respecto, un permisionario **podría dejar de prestar el STMP durante 6 (seis) meses, sin que le sea revocado el PERMISO.**
- Finalmente, se identificaron barreras a la entrada que, de manera conjunta, limitan la posibilidad de que otros agentes económicos ingresen al mercado, lo que se corrobora con la estructura de mercado a lo largo del tiempo. Tales como:
  - o Monto de las inversiones requeridas para la adquisición y/o renta de embarcaciones para prestar el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA COZUMEL, su plazo de recuperación, así como su indivisibilidad.
  - o Restricción para que sociedades extranjeras tengan la posibilidad de tener la mayoría de la participación y/o el control en una sociedad que participa en un mercado en el que son necesarios altos montos de inversión, lo que puede desincentivar la entrada de inversionistas extranjeros al mercado.
  - o Altos gastos en publicidad, para poder posicionarse en el mercado.
  - o Limitaciones físicas en las instalaciones portuarias.

## 5.2.2. RUTA ZONA HOTELERA

### 5.2.2.1. Artículo 59, fracción I, de la LFCE

En términos de la fracción I del artículo 59 de la LFCE, para analizar las condiciones de competencia que prevalecen en un mercado, se debe considerar:

*"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".*

De conformidad con la información más actualizada que obra en el EXPEDIENTE durante el PERIODO y hasta la fecha de emisión de la presente resolución, MAGNA es el único agente económico que presta el STMP en la modalidad de ferri en las RUTAS ZONA HOTELERA.<sup>1117</sup> En este sentido MAGNA detenta

<sup>1116</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. Como se estableció en los numerales 4.5.4.3. y 4.5.7.1., respectivamente.

<sup>1117</sup> De conformidad con lo señalado en los numerales 4.2.6. y 4.2.6.1.9.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

una participación de mercado del 100% (cien por ciento). Por lo anterior, es el único agente económico que participa en dicho mercado.

En relación con la capacidad de fijar precios, los PERMISOS únicamente contienen una cláusula que establece una obligación para los permisionarios (prestadores del STMP en la modalidad de ferri) de notificar sus tarifas por la prestación del STMP a la SEMAR, así como de informar cualquier modificación. Al respecto, la DGMM de la SEMAR señaló:

"[...] la obligación de 'notificar' sus horarios, itinerarios y tarifas, únicamente es para conocimiento y seguimiento por parte de esta autoridad marítima, ya que como se ha indicado, la autoridad requiere contar con elementos que en su caso le permitan presumir la existencia o no de violaciones a la [LFCE] y en su caso hace efectiva su atribución de solicita [sic] a esa [COMISIÓN] su intervención.

De igual manera se le comunica que no existe autorización, registro o procedimiento que se tenga que seguir, pues únicamente es con efectos informativos y para conocimiento de la autoridad marítima. [énfasis añadido]<sup>1118</sup>".

Por otra parte, el artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN señala:

"Artículo 140.- La Secretaría 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 Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva.

*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.*

*La Secretaría estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia [énfasis añadido]*".

En este sentido, y toda vez que antes de la emisión de la presente resolución la COFECE no ha emitido una resolución que establezca que no existen condiciones de competencia en el MR ZONA HOTELERA y, por ende, la SEMAR no ha estado facultada para establecer la base de regulación de tarifas, se concluye que actualmente en el MR ZONA HOTELERA los prestadores del STMP en su modalidad de ferri establecen libremente sus tarifas.

Sobre la metodología para la determinación de tarifas, MAGNA señaló:

B

<sup>1118</sup> De conformidad con lo establecido en el numeral 4.5.9.





B

De lo anterior se desprende que los prestadores del STMP en su modalidad ferri tienen la libertad para establecer las tarifas hacia los consumidores, teniendo únicamente que informarlas a las autoridades correspondientes.

Por otra parte, tal como se señala en el numeral 5.1.1 de la presente resolución, los usuarios no tienen la capacidad de emplear otro medio de transporte alternativo al STMP en su modalidad ferri para transportarse en las RUTAS ZONA HOTELERA, por lo que se ven en la necesidad de pagar las tarifas que fijen los prestadores del STMP.

Con respecto a las condiciones de abasto y atendiendo a las manifestaciones de la DGMM, quien es la encargada de otorgar y revocar los PERMISOS, y a lo establecido en la LEY DE NAVEGACIÓN, la LEY DE PUERTOS, así como a sus respectivos reglamentos, **se considera que el prestador del STMP tiene posibilidad de restringir el abasto.** Lo anterior, toda vez que:

- 1) Son los prestadores del STMP en la modalidad de ferri quienes eligen libremente los horarios e itinerarios en lo que desean prestar el STMP, pues como la propia DGMM señaló, no existe una autorización de los mismos, pues únicamente se notifican a la SEMAR con fines informativos;<sup>1120</sup>
- 2) Si bien una de las causales de revocación de PERMISOS es no prestar el STMP de forma permanente, continua y regular, lo cierto es que de conformidad con la legislación aplicable un permisionario **podría dejar de prestar el STMP durante 6 (seis) meses, sin que le sea revocado el PERMISO.**

#### 5.2.2.2. Artículo 59, fracción II, de la LFCE

En términos de la fracción II del artículo 59 de la LFCE, para analizar las condiciones de competencia en un mercado, deben considerarse:

*"II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores;"*

<sup>1119</sup> De conformidad con lo establecido en el numeral 4.2.6.

<sup>1120</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.5.9.





Dicho precepto encuentra su desarrollo en el artículo 7 de las DRLFCE, el cual enumera diversos supuestos que pueden ser considerados como barreras a la entrada. A continuación, se presenta el análisis de cada elemento.

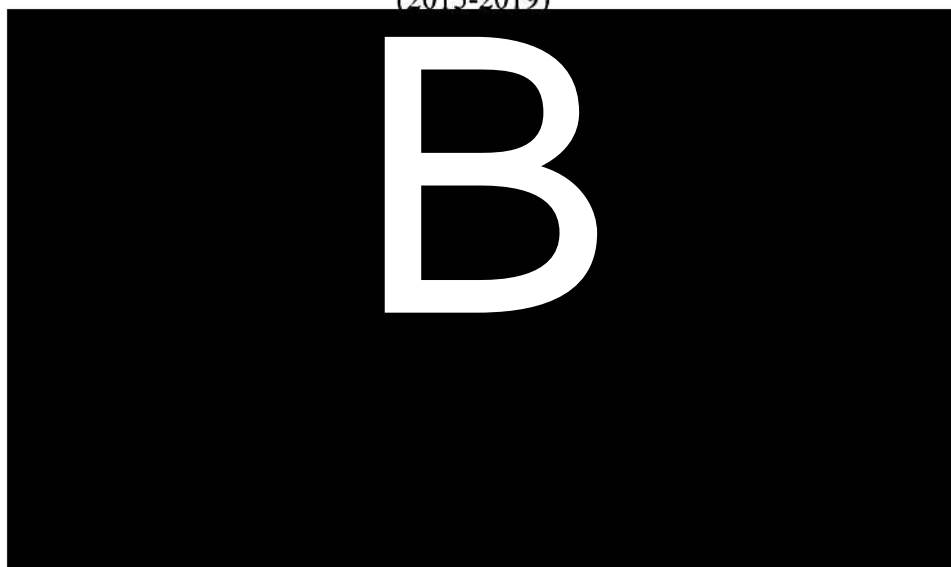
*"I. Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a los canales de distribución eficiente"*

No obran indicios en el EXPEDIENTE que indiquen que los agentes económicos establecidos en los MERCADOS RELEVANTES accedan a mejores condiciones sobre costos financieros o desarrollo de canales alternativos, así como al acceso a financiamiento, tecnología o canales de distribución eficientes que las prevalecientes en el mercado para cualquier otro potencial entrante. .

*"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".*

Como se ha señalado, una de las características de las actividades del transporte es la estacionalidad de la demanda. En las situaciones de demanda baja (periodos "valle"), parte de esos vehículos no estarán circulando, pero la empresa debe soportar los costes fijos de la flota completa<sup>1121</sup>. Para ilustrar lo anterior, se realizó un análisis de los pasajeros transportados a lo largo del año por MAGNA, de dicho análisis, se observa que los pasajeros transportados durante el año fluctúan de manera considerable.

**Gráfica 10. Pasajeros transportados por MAGNA en la RUTA ZONA HOTELERA (2015-2019)**



Fuente: elaboración propia con base en información señalada en el numeral 4.2.2.1.2.

<sup>1121</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*.: Antoni Bosch, capítulos 1 y 5.



Por otra parte, es posible inferir que la demanda en el MR ZONA HOTELERA presenta estacionalidad diaria, por lo que MAGNA ha acotado los horarios de prestación del servicio.

TABLA 24

| Horarios STMP en la modalidad de ferri RUTAS ZONA HOTELERA |                            |                              |
|--|----------------------------|------------------------------|
| Salidas muelle Playa Tortugas                              | Salidas muelle Embarcadero | Salidas muelle Playa Caracol |
| 09:00 hrs  | 10:45 hrs                  | 10:30 hrs                    |
| 10:00 hrs  | 12:30 hrs                  | 11:45 hrs                    |
| 11:00 hrs  | 13:30 hrs                  | 13:00 hrs                    |
| 12:00 hrs  | 16:30 hrs                  | 14:00 hrs                    |
| 13:15 hrs  | 17:30 hrs                  | 17:00 hrs                    |
| 14:15 hrs  |                            | 18:00 hrs                    |
| 17:15 hrs  |                            |                              |
| 18:15 hrs  |                            |                              |

Elaboración propia con información disponible en la página de Internet de MAGNA de conformidad con lo señalado en el numeral 4.4.13.

De lo anterior se observa que la demanda por el servicio de transporte fluctúa durante los periodos del año. De esta forma un agente económico que desee ingresar al mercado necesita tener la capacidad de poder atender las variaciones de la demanda en el corto plazo; lo anterior implica que un agente económico debe considerar dichas fluctuaciones en la demanda al momento de elegir su capacidad instalada necesaria para operar en el mercado. Lo anterior es reconocido por MAGNA actual operador en las RUTAS ZONA HOTELERA. Al respecto MAGNA señala:

B

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. En otras palabras, las embarcaciones que prestan el STMP en modalidad de ferri representan activos



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

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.

De lo anterior se observa que las indivisibilidades que presentan las infraestructuras necesarias para ofrecer el STMP en modalidad ferri 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.<sup>1123</sup>

Considerando lo anterior, esta autoridad solicitó información a los agentes económicos que actualmente operan en el mercado sobre el nivel mínimo de equipo e inversión necesario para poder ingresar al mercado. Respecto a los montos de inversión, MAGNA señaló: *“el monto de inversión mínima inicial para operar como prestador del STMP en la Ruta Cozumel, la Ruta Puerto Juárez y la Ruta Zona Hotelera es variable y depende del modelo de negocios por el que se opte para participar en cada uno de esos Mercados Relevantes, ya que el inicio de operaciones de una empresa naviera dependerá de varias aristas. [...] Para un modelo de negocio como el de Naviera Magna, en el cual se ofrece una experiencia de viaje más completa y atractiva, con embarcaciones que cuentan con varias amenidades, mayor comodidad, rapidez y seguridad, la escala mínima puede ser mayor.”*

Por su parte XCARET señaló que para ingresar al mercado está contemplando realizar una inversión de [REDACTED] B [REDACTED]

<sup>1124</sup>

Si bien en el DP el análisis del MR ZONA HOTELERA se realiza de manera conjunta con el MR PUERTO JUÁREZ, dentro del DP podemos identificar la información sobre las embarcaciones que prestan el servicio en ambas rutas; al respecto se señala:<sup>1125</sup>

- MAGNA adquirió, entre dos mil diecinueve y dos mil veinte, cuatro embarcaciones<sup>1126</sup> por un monto total de [REDACTED] B [REDACTED]

<sup>1127</sup>

Asimismo, dentro de la información que obra en el EXPEDIENTE<sup>1128</sup> se encuentra un listado de las embarcaciones que constituyen la flota de MAGNA y sus características, por lo que se puede concluir

<sup>1123</sup> De conformidad con lo señalado en los numerales 4.2.2.1.3., 4.2.6.1.8., 4.2.7.1.18., 4.2.8., 4.2.12.1.5., 4.2.12.1.6., 4.2.12.1.8., 4.2.13.26., 4.2.13.31., 4.2.13.32., 4.3.10.

<sup>1124</sup> De conformidad con el numeral 4.5.8.

<sup>1125</sup> Página 83 del DP.

<sup>1126</sup> De conformidad con los numerales 4.2.6.1.11. y 4.2.15.1.4.

<sup>1127</sup> Conforme a lo establecido en el numeral 4.2.15.14.

<sup>1128</sup> Como se señaló en el numeral 5.2.6.1.11





que MAGNA ha prestado STMP con doce embarcaciones en RUTA PUERTO JUÁREZ y RUTA ZONA HOTELERA.

**TABLA 25**

| EMBARCACION/ PERMISO        | RUTA BASE DE OPERACIÓN                         | TIEMPO EN OPERACIÓN | MODALIDAD               |
|-----------------------------|--|---------------------|-------------------------|
| ULTRAMAR XI 31/2017         | PUERTO JUAREZ<br>- ISLA MUJERES<br>Y VICEVERSA | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAMAR XII 32/2017        |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAJET I 11/2016          |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAJET II 9/2016          |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAJET III 10/2016        |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET I 2/2018            |  | 2017- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET II 23/2018          |  | 2017- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET III 08/2019         |  | 2019- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET IV 13/2019          |  | 2019- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| LADY D 016/2019             |  | 2018- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET V 7.2.201-434/2020  |  | 2019- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET VI 7.2.201-435/2020 |  | 2019- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |

De lo anterior, se desprende, respecto del monto, la indivisibilidad, el plazo de recuperación y los usos alternativos de la inversión que cualquier agente económico que pretenda ofrecer en el MR ZONA HOTELERA con al menos dos embarcaciones propias (considerando una embarcación por cada sentido de la ruta), tendría que incurrir en inversiones similares a las de MAGNA, con plazos de recuperación de la inversión entre siete y quince años, y que dichas embarcaciones tendrían escasos usos alternativos, tal como se señala en el numeral 4.3.10 de la presente resolución. Cabe señalar que ingresar con dos embarcaciones podría ser insuficiente para hacer frente a los picos de demanda, ocasionados la estacionalidad de la demanda y, a contingencias propias del servicio ocasionadas por fallas o mantenimiento de las naves, muestra de ello es que MAGNA, único operador en la ruta, cuenta con doce embarcaciones para atender el MR ZONA HOTELERA y el MR PUERTO JUÁREZ.

Asimismo, se observa que un agente económico podría considerar ingresar al mercado a través del arrendamiento de embarcaciones para prestar el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA ZONA HOTELERA, por medio de arrendamiento puro o fletamento a casco desnudo<sup>1129</sup> en el que arrendador otorga al arrendatario el uso y goce temporal de la embarcación para destinarla al transporte de pasajeros en una ruta previamente establecida por un pago de renta previamente acordado por las partes.

Si bien los agentes económicos pueden ingresar al mercado a través del arrendamiento de las naves, esto no implica que la adquisición de las naves no constituya una barrera a la entrada. Para que un agente económico pueda ingresar al mercado de manera efectiva se requiere contar con una flota mínima de naves que permita proporcionar el servicio de manera frecuente y hace frente a los picos

<sup>1129</sup> De conformidad con el artículo 114 de la LEY DE NAVEGACIÓN, en virtud de un contrato de arrendamiento a casco desnudo "(...) el arrendador se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del arrendatario, una embarcación determinada en estado de navegabilidad, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de una renta. Para efectos de esta Ley, el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento a casco desnudo, serán considerados sinónimos y su regulación será la misma".





**Pleno**  
**Resolución**  
**Expediente DC-001-2020**

de demanda. Adicionalmente, se identifica que los contratos de arrendamiento implican un compromiso a largo plazo para los agentes económicos en donde a pesar de no adquirir la embarcación por medio de la compra adquieren un compromiso a largo plazo que implica estar pagando la contraprestación por concepto de arrendamiento de una cantidad considerable; además contienen cláusulas de penalización por falta o retraso de pago, lo que dificulta que el agente económico pueda salir fácilmente del mercado en caso de que el negocio fracase.<sup>1130</sup> Asimismo, se observa que actualmente MAGNA cuenta con doce embarcaciones registradas para prestar el servicio<sup>1131</sup> en el MR PUERTO JUÁREZ y en el MR ZONA HOTELERA.

De lo anterior, se desprende que cualquier agente económico que pretenda ofrecer el MR ZONA HOTELERA tendría que incurrir en inversiones similares a las de MAGNA, y cumplir plazos forzosos de arrendamiento entre uno a diez años.

De esta forma, la necesidad de contar con naves propias o bajo esquema de arrendamiento de largo plazo, limita la posibilidad de que los prestadores de servicio puedan modificar su oferta del servicio en el corto plazo, es decir, la capacidad instalada de los prestadores de servicio se encuentra fija para un periodo específico, por lo cual los prestadores de servicio deben de asumir los costos de su capacidad instalada aun cuando la demanda del servicio sea baja.

Por otra parte, se identifican barreras de acceso a los puertos, instalaciones necesarias para proporcionar el servicio. Los muelles que se ubican en la ZONA HOTELERA son de uso particular, y de uso exclusivo por parte de MAGNA, por lo que ningún otro agente económico puede ingresar al mercado.<sup>1132</sup>

Las RUTAS ZONA HOTELERA que integran el MR ZONA HOTELERA tienen origen (y/o destino) desde el lado continental, 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. Al respecto, se identifica que los tres muelles son concesionados a terceros y son de uso particular<sup>1133</sup> y de conformidad con lo señalado por la DGP, actualmente no existe infraestructura adicional en la zona en la que puedan atracar y/o zarpar ferris.<sup>1134</sup>

De acuerdo con artículo 45 de la LEY DE PUERTOS: *“En las áreas de uso común de los puertos y en las terminales, marinas e instalaciones públicas, los servicios portuarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio; y por riguroso turno, el cual no podrá ser alterado sino por causas de interés público o por razones de prioridad establecidas en las reglas de operación del puerto”*. Sin embargo, dicha obligación no se extiende a las instituciones de uso particular.

Sobre las instalaciones de uso particular, el artículo 45 de la LEY DE PUERTOS señala: *“Cuando las terminales e instalaciones de uso particular cuenten con capacidad excedente, la Secretaría, con vista en el*

<sup>1130</sup> Como se advierte en el numeral 4.2.6.1.13.

<sup>1131</sup> De conformidad con lo establecido en los numerales 4.2.6 y 4.2.11.1.2.

<sup>1132</sup> De conformidad con el numeral 4.5.6.

<sup>1133</sup> Página 92 del DP.

<sup>1134</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.9. y 4.5.1.





*interés público, podrá disponer que los operadores de las mismas presten servicio al público en los términos previstos en el artículo 45 de la presente ley y conforme a condiciones que no les afecten operativa y financieramente”.*

Por lo anterior, un agente económico que desee ingresar a prestar en STMP en la MR ZONA HOTELERA requiere desarrollar su propia infraestructura portuaria en áreas aledañas a la ZONA HOTELERA.

Con base en lo señalado previamente, este Pleno considera que debido al monto de las inversiones requeridas para la adquisición y/o renta de embarcaciones para prestar el MR ZONA HOTELERA, el plazo de recuperación y la indivisibilidad de dichas inversiones y la escasez de usos alternativos de las embarcaciones, dichas inversiones constituyen barreras a la entrada de tipo económico al MR ZONA HOTELERA.

*“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;”.*

Para prestar el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA ZONA HOTELERA es necesario contar con un PERMISO,<sup>1135</sup> que es nominativo e intransferible,<sup>1136</sup> el cual tendrá una vigencia máxima de seis años con la posibilidad de renovarse por un plazo igual al original siempre que se satisfagan los requisitos señalados en el REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN.<sup>1137</sup> Al respecto, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que el PERMISO constituye una barrera a la entrada al mercado relevante señalado.

El artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN establece que la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. Por su parte, el artículo 20 de la LEY DE NAVEGACIÓN establece que para actuar como naviero se requiere, entre otras cuestiones, ser mexicano o sociedad constituida conforme a la legislación mexicana. Sin embargo, la Ley de Inversión Extranjera señala lo siguiente:

*“ARTÍCULO 7o.- En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes: [...]*

*III. Hasta el 49% en: [...]*

*v) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria; [...] [énfasis añadido]”.*

De lo anterior se desprende que sociedades extranjeras pueden participar limitadamente en la prestación del STMP en la modalidad de ferri pueden hasta en un 49% (cuarenta y nueve por ciento) en sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y cabotaje. No obstante, si bien la restricción para que sociedades extranjeras puedan prestar el STMP establecida en LEY DE NAVEGACIÓN no es total; el hecho de que los inversionistas no tengan

<sup>1135</sup> De conformidad con el artículo 42, fracción I, inciso a), de la LEY DE NAVEGACIÓN.

<sup>1136</sup> Conforme a las condiciones establecidas en los PERMISOS para la prestación del STMP. Dicha condición generalmente se encuentra estipulada en la cláusula Quinta de los PERMISOS para la prestación del STMP.

<sup>1137</sup> De conformidad con los artículos 238 y 239 del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN.



la posibilidad de tener la mayoría de la participación y/o el control en la sociedad en un mercado en el que son necesarios altos montos de inversión puede desincentivar la entrada de inversionistas extranjeros al mercado, por lo que se considera que estas disposiciones sí constituyen una barrera a la entrada de tipo normativa

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

Los agentes económicos realizaron manifestaciones en el procedimiento en donde se advierte que reconocen la importancia que tiene para ellos el gasto en publicidad,<sup>1138</sup> 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.<sup>1139</sup>

**Tabla 26. Gastos en publicidad de los AGENTES ECONÓMICOS durante el PERIODO (pesos corrientes)<sup>1140</sup>**

| Año               | OCEAN (GIE ULTRAMAR) |
|-------------------|----------------------|
| 2015              | * *                  |
| 2016              |                      |
| 2017              |                      |
| 2018              |                      |
| 2019              |                      |
| 2020 <sup>a</sup> |                      |

**Notas:**

<sup>a</sup> Contempla los meses de enero a junio de dos mil veinte.

Al respecto, se observa que en dos mil quince MAGNA tuvo un gasto de \*\*

[REDACTED]

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

<sup>1138</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.2.6.1.14.

<sup>1139</sup> En el numeral 4.2.7.1.12. queda demostrado que un \*\*

<sup>1140</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.7.1.



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 **B** de sus gastos de operación en todos los periodos, sin tomar en cuenta los gastos asociados al arrendamiento de las embarcaciones.

**TABLA 27. Gasto en operación de MAGNA 2015-2020 (pesos)<sup>1141</sup>**

| Periodo | Gastos de<br>operación (A) | Renta de<br>embarcaciones<br>(B) | $\frac{B}{A}$ | Publicidad y<br>Propaganda<br>(C) | $\frac{C}{A}$ |
|---------|----------------------------|----------------------------------|---------------|-----------------------------------|---------------|
| 2015    | <b>B</b>                   |                                  |               |                                   |               |
| 2016    |                            |                                  |               |                                   |               |
| 2017    |                            |                                  |               |                                   |               |
| 2018    |                            |                                  |               |                                   |               |
| 2019    |                            |                                  |               |                                   |               |
| 2020    |                            |                                  |               |                                   |               |

Fuente: Elaboración propia con base en información disponible en el EXPEDIENTE

Con base en lo anterior, este Pleno considera que los gastos en publicidad constituyen una barrera a la entrada al MR ZONA HOTELERA, pues los agentes económicos que tengan la intención de prestar el STMP tienen que incurrir en gastos significativos de publicidad para poder posicionarse en el MR ZONA HOTELERA.

*V. Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales;*

*VI. Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; y*

*VII. Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios”.*

Este Pleno considera que toda vez que la delimitación geográfica del MR ZONA HOTELERA, el análisis de limitaciones a la competencia en mercados internacionales no resulta aplicable, dado que es un servicio que se presta *in situ*.

Asimismo, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que existan o hayan existido prácticas de los agentes económicos que participan actualmente en el mercado, que puedan constituirse como barreras a la entrada al MR ZONA HOTELERA.

De forma similar, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que existan o hayan existido estímulos, subsidios o apoyos derivados de actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier autoridad pública, que puedan constituirse en barreras a la entrada al MR ZONA HOTELERA.

<sup>1141</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.6.1.14.



### 5.2.2.3. Artículo 59, fracción III, de la LFCE

En términos de la fracción III del artículo 59 de la LFCE, al analizar las condiciones de competencia de un mercado se debe considerar:

*“III. La existencia y poder de sus competidores”.*

Conforme a lo analizado en la sección *“conclusiones”* del numeral 4.2. de esta resolución, actualmente el único oferente del MR ZONA HOTELERA es MAGNA, por lo que su participación de mercado es 100% (cien por ciento).

La falta de competidores en el mercado ha permitido a MAGNA establecer de manera unilateral las condiciones en la prestación de servicios, entre las que se encuentra la frecuencia de los viajes y los precios. Como se señaló con anterioridad, el MR ZONA HOTELERA tiene una frecuencia menor a los otros mercados en donde presta el STMP, en particular el MR PUERTO JUÁREZ. Mientas que en MR PUERTO JUÁREZ ofrece una salida cada treinta minutos con origen en Gran Puerto y destino en Isla Mujeres, en el MR ZONA HOTELERA ofrece el servicio con menor frecuencia.

TABLA 28

| Horarios STMP en la modalidad de ferri RUTAS ZONA HOTELERA |                               |                                 |
|--|-------------------------------|---------------------------------|
| Salidas muelle<br>Playa Tortugas                           | Salidas muelle<br>Embarcadero | Salidas muelle<br>Playa Caracol |
| 09:00 hrs  | 10:45 hrs                     | 10:30 hrs                       |
| 10:00 hrs  | 12:30 hrs                     | 11:45 hrs                       |
| 11:00 hrs  | 13:30 hrs                     | 13:00 hrs                       |
| 12:00 hrs  | 16:30 hrs                     | 14:00 hrs                       |
| 13:15 hrs  | 17:30 hrs                     | 17:00 hrs                       |
| 14:15 hrs  |                               | 18:00 hrs                       |
| 17:15 hrs  |                               |                                 |
| 18:15 hrs  |                               |                                 |

Elaboración propia con información disponible en las páginas de internet de MAGNA.

Por otra parte, se observa que MAGNA ha decidido implementar una política de precios diferente a la que se identifican en los otros mercados que los que ofrece el STMP, ya que ha decidido reducir las categorías tarifarias (turista niño, turista adulto, local niño, local adulto, estudiante, Insen, etc) y dejar únicamente una tarifa para niños y otra para adultos, lo anterior se observa en la tabla que se reproduce a continuación, donde se muestra los precios establecidos por MAGNA en el MR ZONA HOTELERA:



**TABLA 29. Tarifas efectivamente cobradas por MAGNA en viajes sencillos en los SERVICIOS ZONA HOTELERA durante el PERIODO<sup>1142</sup>**

| <i>Año</i>        | <i>Adulto Sencillo</i> | <i>Niño Sencillo</i> |
|-------------------|------------------------|----------------------|
| 2015              | \$ 223.58              | \$ 127.76            |
| 2016 <sup>a</sup> | \$ 252.98              | \$ 144.56            |
| 2017              | \$ 255.78              | \$ 146.16            |
| 2018              | \$ 260.40              | \$ 148.80            |
| 2019 <sup>b</sup> | \$ 275.00              | \$ 183.33            |
| 2020              | \$ 322.50              | \$ 215.00            |

**Notas:**

<sup>a</sup> Fecha de cambio de precios a partir del tres de diciembre de dos mil dieciséis.

<sup>b</sup> Fecha de cambio de precios a partir del veinte de abril de dos mil diecinueve.

Por otra parte, dentro del EXPEDIENTE se cuenta con información que un agente económico, XCARET, se encuentra en proceso de planeación para ingresar a operar en el MR ZONA HOTELERA; sin embargo, al diecinueve de noviembre de dos mil veintiuno, fecha de contestación del requerimiento de información, XCARET [REDACTED] B [REDACTED], no ha ingresado al mercado y se desconoce la fecha de inicio de operaciones.

Respecto al posible impacto del ingreso de XCARET a la prestación del STMP a las condiciones de competencia que prevalece en el MR ZONA HOTELERA, se considera que podría ser limitado, lo anterior debido a que, de acuerdo con información disponible en el EXPEDIENTE, XCARET contempla ingresar al mercado [REDACTED] B [REDACTED] 1143.

Por lo anterior, se observa que la falta de competencia ha permitido que MAGNA establezca de manera unilateral las condiciones para la prestación del STMP en el MR ZONA HOTELERA.

**5.2.2.4. Artículo 59, fracción IV, de la LFCE**

La fracción IV del artículo 59 de la LFCE indica que, para evaluar las condiciones de competencia en un mercado, debe analizarse

*“IV. Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos”.*

Los principales insumos para los agentes económicos que prestan o que pretendan prestar el MR ZONA HOTELERA son: i) contar con el PERMISO; ii) contar con embarcaciones; y, iii) acceder a infraestructura y servicios portuarios.

Este Pleno considera que no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita suponer que existen limitaciones de acceso al PERMISO y embarcaciones para la prestación del MR ZONA HOTELERA.

<sup>1142</sup> Ídem.

<sup>1143</sup> De conformidad con el numeral 4.5.8.





**Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020**

En relación con al acceso a la infraestructura, la literatura económica señala que la necesidad de tener acceso a una infraestructura de uso común entre las empresas podría limitar la competencia entre estas cuando operen en industrias de transporte:

*“un elemento característico de las infraestructuras de transporte es la necesidad de que varios vehículos (o empresas) compartan un mismo espacio limitado para la producción de servicios. Este factor tiene una importancia crucial cuando se analiza la estructura de los mercados de transporte, ya que condiciona la posibilidad de que existan o no empresas competidoras que oferten un mismo tipo de servicio”.*<sup>1144</sup>

De acuerdo con la LEY DE PUERTOS, una terminal es la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina. Las terminales se pueden clasificar, por su uso, en Terminales Públicas cuando se trate de terminales de contenedores y carga general o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante. Actualmente, la APIQROO administra la Terminal Marítima de Isla Mujeres.

Los servicios que APIQROO ofrece en dicha Terminal son de atraque, embarque-desembarque, amarre y desamarre de cabos. Al respecto, la APIQROO manifestó que “[...] [l]a infraestructura portuaria que [administro] es de uso público, por tanto, quien solicite el uso de la infraestructura se le puede otorga [sic]”.<sup>1145</sup>

Por otra parte, los muelles que prestan el STMP desde ZONA HOTELERA (Embarcadero, Playa Tortugas y Playa Caracol) son de uso particular<sup>1146</sup> y de conformidad con lo señalado por la DGP actualmente no existe infraestructura adicional en la zona en la que puedan atracar y/o zarpar ferris.<sup>1147</sup>

Por lo anterior, en el MR ZONA HOTELERA se identifican como barreras de acceso a los muelles los cuales son necesarios para proporcionar el servicio.

De esta forma, para que un nuevo agente económico ingrese al mercado, es necesario que desarrolle su propia infraestructura en la ZONA HOTELERA, lo cual limita la posibilidad de que nuevos competidores ingresen al mercado.

#### **5.2.2.5. Artículo 59, fracción V, de la LFCE**

La fracción V del artículo 59 de la LFCE señala que, para analizar las condiciones de competencia en un mercado, debe considerarse

*“V. El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado”.*

Para el análisis de esta fracción, en este mercado particular, y para evitar repeticiones innecesarias, se referencia a lo que se expuso en la sección 5.2.1.5 de esta resolución.

<sup>1144</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*.: Antoni Bosch, página 9.

<sup>1145</sup> Conforme a lo establecido en el numeral 4.2.8.

<sup>1146</sup> De conformidad con los numerales 4.2.6.1.6., 4.2.6.1.7., 4.2.6.1.8. y 4.5.4

<sup>1147</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.9. y 4.5.1.





#### 5.2.2.6. Artículo 59, fracción VI, de la LFCE

La fracción VI del artículo 59 de la LFCE señala que, para analizar las condiciones de competencia en un mercado, debe considerarse:

*“VI. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión”.*

Dicho dispositivo encuentra su desarrollo en el artículo 8 de las DRLFCE, el cual señala que, para determinar la existencia de poder sustancial, se debe evaluar lo siguiente:

- I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;*
- II. La falta de acceso a las importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y*
- III. La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores”.*

Respecto al grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el MR ZONA HOTELERA, se observa que el único servicio en dicho mercado relevante es el MR ZONA HOTELERA, por lo que no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción I, de las DRLFCE.

Respecto del acceso a las importaciones y los costos de internación, se advierte que el MR ZONA HOTELERA es un servicio ofrecido *in situ* en un ámbito local, por lo que no es posible su importación y, en consecuencia, no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción II, de las DRLFCE.

Respecto de los diferenciales de costos entre los proveedores del STMP en el MR ZONA HOTELERA como se señaló anteriormente MAGNA es el único proveedor del STMP en el MR ZONA HOTELERA por lo que no resulta de mérito el análisis del artículo 8, fracción III, de las DRLFCE.

#### Conclusión

En vista de todos los elementos examinados con anterioridad, esta autoridad concluye que MAGNA detenta poder sustancial en MR ZONA HOTELERA, y a su vez existen diversos elementos de la estructura del mercado, así como barreras —que de manera conjunta— limitan la entrada de otros competidores, por lo tanto se concluye que no existen condiciones de competencia en dicho mercado, toda vez que:

- **MAGNA es el único agente económico que participa en el mercado.**
- En cuanto a la fijación de los precios los prestadores del STMP en su modalidad de ferri pueden establecer libremente sus tarifas.
- En cuanto a la posibilidad de restringir la oferta se identifica que MAGNA elige libremente los horarios e itinerarios en lo que desean prestar el STMP. Al respecto, un permisionario podría dejar de prestar el STMP durante 6 (seis) meses, sin que le sea revocado el PERMISO, de conformidad con lo establecido en la LEY DE NAVEGACIÓN, la LEY DE PUERTOS, y sus respectivos reglamentos.



- Existen barreras a la entrada, que en su conjunto, limitan la posibilidad de que otros agentes económicos ingresen al mercado. Tales como:
  - o Monto de las inversiones requeridas para la adquisición y/o renta de embarcaciones para prestar el STMP en la modalidad de ferri en la RUTAS ZONA HOTELERA, su plazo de recuperación, así como su indivisibilidad.
  - o Restricción para que sociedades extranjeras tengan la mayoría de la participación y/o el control en una sociedad que participa en el mercado.
  - o Los gastos en publicidad, pues los agentes económicos que tengan la intención de prestar el STMP tienen que incurrir en gastos significativos para poder posicionarse en el mercado.
  - o Acceso a los muelles en la zona hotelera.

### 5.2.3. Ruta Puerto Juárez

#### 5.2.3.1. Artículo 59, fracción I, de la LFCE

En términos de la fracción I del artículo 59 de la LFCE, para analizar las condiciones de competencia que prevalecen en un mercado, se debe considerar:

*“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”.*

De conformidad con la información más actualizada que obra en el EXPEDIENTE durante el PERIODO y hasta la fecha de emisión de a presente resolución se han registrado entradas y salidas de diversos agentes económicos en el MR PUERTO JUÁREZ. Por tal situación y de conformidad con la petición de MAGNA<sup>1148</sup> esta autoridad solicitó información sobre participaciones de mercado a los agentes económicos que participan en dicho mercado. A continuación, se muestran las participaciones de mercado del PERIODO así como las más actualizadas, en términos de número de pasajeros transportados:

**TABLA 30. Pasajeros transportados y participaciones de mercado  
en el MR PUERTO JUÁREZ (2015-2021)<sup>1149</sup>**

| Año  | MAGNA     |        | Transportes<br>Magaña |       | NAVEGANTO |    | MARINSA   |    | JETWAY    |    |
|------|-----------|--------|-----------------------|-------|-----------|----|-----------|----|-----------|----|
|      | Pasajeros | %      | Pasajeros             | %     | Pasajeros | %  | Pasajeros | %  | Pasajeros | %  |
| 2015 | **        | 93.70% | **                    | 6.30% | 0         | 0% | 0         | 0% | 0         | 0% |
| 2016 | **        | 97.66% | **                    | 2.34% | 0         | 0% | 0         | 0% | 0         | 0% |

<sup>1148</sup> De conformidad con lo señalado en los numerales 4.2.1, 4.2.6. y 4.2.11.1.1.

<sup>1149</sup> Elaboración propia con base en información disponible en el EXPEDIENTE. De conformidad con los numerales 4.2.2.1.2., 4.5.4.5. y 4.5.7.3.



|                   |     |        |   |    |     |       |     |       |    |        |
|-------------------|-----|--------|---|----|-----|-------|-----|-------|----|--------|
| 2017              | * * | 99.62% | 0 | 0% | 0   | 0%    | * * | 0.38% | 0  | 0%     |
| 2018              | * * | 86.83% | 0 | 0% | * * | 4.50% | * * | 8.67% | 0  | 0%     |
| 2019              | * * | 94.17% | 0 | 0% | * * | 5.44% | * * | 0.39% | 0  | 0%     |
| 2020 <sup>a</sup> |     | 92.51% | 0 | 0% |     | 7.49% | 0   | 0%    | 0  | 0%     |
| 2020 <sup>b</sup> |     | 100%   | 0 | 0% | 0   | 0%    | 0   | 0%    | 0  | 0%     |
| 2021 <sup>c</sup> |     | 100%   | 0 | 0% | 0   | 0%    | 0   | 0%    | 0  | 0%     |
| 2021 <sup>d</sup> |     | 86.58% | 0 | 0% | 0   | 0%    | 0   | 0%    | ** | 13.42% |

Fuente: Elaboración propia con base en información disponible en el EXPEDIENTE.

Notas:

<sup>a</sup> Datos correspondientes a los meses de enero a julio, periodo en el que operaron dos agentes económicos.

<sup>b</sup> Datos correspondientes a los meses de agosto a diciembre, periodo en el que opero solo una empresa.

<sup>c</sup> Datos correspondientes a los meses de enero a junio, periodo en el que opero solo una empresa.

<sup>d</sup> Datos correspondientes a los meses julio a septiembre, periodo en el que operaron dos agentes económicos.

De lo anterior se desprende que MAGNA es el único agente económico que ha participado de manera continua en el mercado durante el PERIODO, y es el agente económico que detenta mayor participación de mercado en términos de número de pasajeros transportados del periodo dos mil quince a dos mil veintiuno, (más del ochenta y seis por ciento para todo el periodo).

Por otra parte, de información que obra en fuentes públicas se advierte que NAVEGANTO dejó de operar en la RUTA PUERTO JUÁREZ el dieciséis de agosto de dos mil veinte, lo cual fue además confirmado por los servidores públicos que realizaron las inspecciones oculares en las terminales de Puerto Juárez e Isla Mujeres, para lo cual se remite a lo señalado en los numerales 5.3.9. y 5.3.13 de la presente resolución.

Asimismo, se identifica que JETWAY comenzó a operar en el MR PUERTO JUÁREZ el quince de julio de dos mil veintiuno.<sup>1150</sup> Actualmente, JETWAY detenta una participación de mercado del 13.42% (trece punto cuarenta y dos por ciento), mientras que MAGNA cuenta con una participación de mercado del 86.58% (ochenta y seis punto cincuenta y ocho por ciento). Sobre este punto, es importante recalcar que la entrada de JETWAY al mercado, su participación actual y su capacidad instalada son insuficientes para contrarrestar el poder de mercado de MAGNA. Incluso, su participación puede ser inestable en la medida que el propio agente ha reconocido que sin el segmento de turistas su actividad difícilmente será rentable. Su entrada también es excepcional y, en cierta medida, sustituyó a NAVEGANTO que prestaba el STMP en modalidad ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ.

En relación con la capacidad de fijar precios, los PERMISOS únicamente contienen una cláusula que establece una obligación para los permisionarios (prestadores del STMP en la modalidad de ferri) de notificar sus tarifas por la prestación del STMP a la SEMAR, así como de informar cualquier modificación. Al respecto, la DGMM de la SEMAR señaló:

*“[...] la obligación de ‘notificar’ sus horarios, itinerarios y tarifas, únicamente es para conocimiento y seguimiento por parte de esta autoridad marítima, ya que como se ha indicado, la autoridad requiere*

<sup>1150</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.6.



contar con elementos que en su caso le permitan presumir la existencia o no de violaciones a la [LFCE] y en su caso hace efectiva su atribución de solicita [sic] a esa [COMISIÓN] su intervención.

De igual manera se le comunica que no existe autorización, registro o procedimiento que se tenga que seguir, pues únicamente es con efectos informativos y para conocimiento de la autoridad marítima. [énfasis añadido]".<sup>1151</sup>

Por otra parte, el artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN señala:

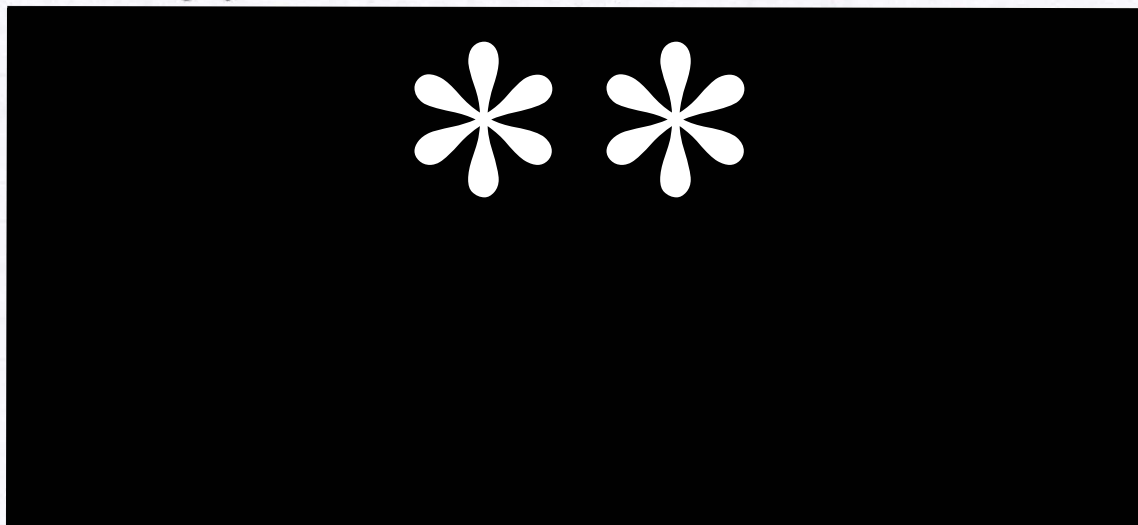
"Artículo 140.- La Secretaría estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de transporte marítimo de pasajeros cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva.

*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.*

*La Secretaría estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia [énfasis añadido]."*

En este sentido, y toda vez que hasta antes de la emisión de la presente resolución la COFECE no ha emitido una resolución que establezca que no existen condiciones de competencia en el MR PUERTO JUÁREZ y, por ende, la SEMAR no ha estado facultada para establecer la base de regulación de tarifas, se concluye que actualmente en el MR PUERTO JUÁREZ los prestadores del STMP en su modalidad de ferri establecen libremente sus tarifas.

Sobre la metodología para la determinación de tarifas, MAGNA señaló:



Eliminado: 5 párrafos

<sup>1151</sup> De conformidad con el numeral 4.5.9.





Por su parte, respecto al mecanismo para determinar precios, JETWAY manifestó: “\*\*

1153

De lo anterior se desprende que los prestadores del STMP en su modalidad ferri tienen la libertad para establecer las tarifas hacia los consumidores, teniendo únicamente que informarlas a las autoridades correspondientes.

Por otra parte, tal como se señala en el numeral 5.1.1 de la presente resolución, los usuarios no tienen la capacidad de emplear otro medio de transporte alternativo al STMP en su modalidad ferri para transportarse en la RUTA PUERTO JUÁREZ, por lo que se ven en la necesidad de pagar las tarifas que fijen los prestadores del STMP.

Con respecto a las condiciones de abasto, y atendiendo a las manifestaciones de la DGMM, quien es la encargada de otorgar y revocar los PERMISOS, y a lo establecido en la LEY DE NAVEGACIÓN, la LEY DE PUERTOS, así como a sus respectivos reglamentos, **se considera que MAGNA tiene posibilidad de restringir el abasto.** Lo anterior, toda vez que:

- 1) Son los prestadores del STMP en la modalidad de ferri quienes eligen libremente los horarios e itinerarios en los que desean prestar el STMP, pues como la propia DGMM señaló, no existe una autorización de los mismos, pues únicamente se notifican a la SEMAR con fines informativos;
- 2) Si bien una de las causales de revocación de PERMISOS es no prestar el STMP de forma permanente, continua y regular, lo cierto es que de conformidad con la legislación aplicable un permisionario **podría dejar de prestar el STMP durante 6 (seis) meses, sin que le sea revocado el PERMISO.**

#### 5.2.3.2. Artículo 59, fracción II, de la LFCE

En términos de la fracción II del artículo 59 de la LFCE, para analizar las condiciones de competencia en un mercado, deben considerarse:

*“II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores;”.*

<sup>1152</sup> De conformidad con lo establecido en el numeral 4.2.6.

<sup>1153</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.6.



Dicho precepto encuentra su desarrollo en el artículo 7 de las DRLFCE, el cual enumera diversos supuestos que pueden ser considerados como barreras a la entrada. A continuación, se presenta el análisis de cada elemento.

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

Respecto de los costos financieros o de desarrollo de canales alternativos, así como al acceso a financiamiento, tecnología o canales de distribución eficientes, se advirtió que el servicio de uso de infraestructura del muelle fiscal de la APIOROO

\*\*\*

*"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".*

Como se ha señalado, una de las características de las actividades del transporte es la estacionalidad de la demanda. En las situaciones de demanda baja (periodos "valle"), parte de esos vehículos no estarán circulando, pero la empresa debe soportar los costes fijos de la flota completa<sup>1155</sup>. Para ilustrar lo anterior, se realizó un análisis de los pasajeros transportados a lo largo del año por MAGNA, de dicho análisis, se observa que los pasajeros transportados durante el año fluctúan de manera considerable.

[espacio en blanco]

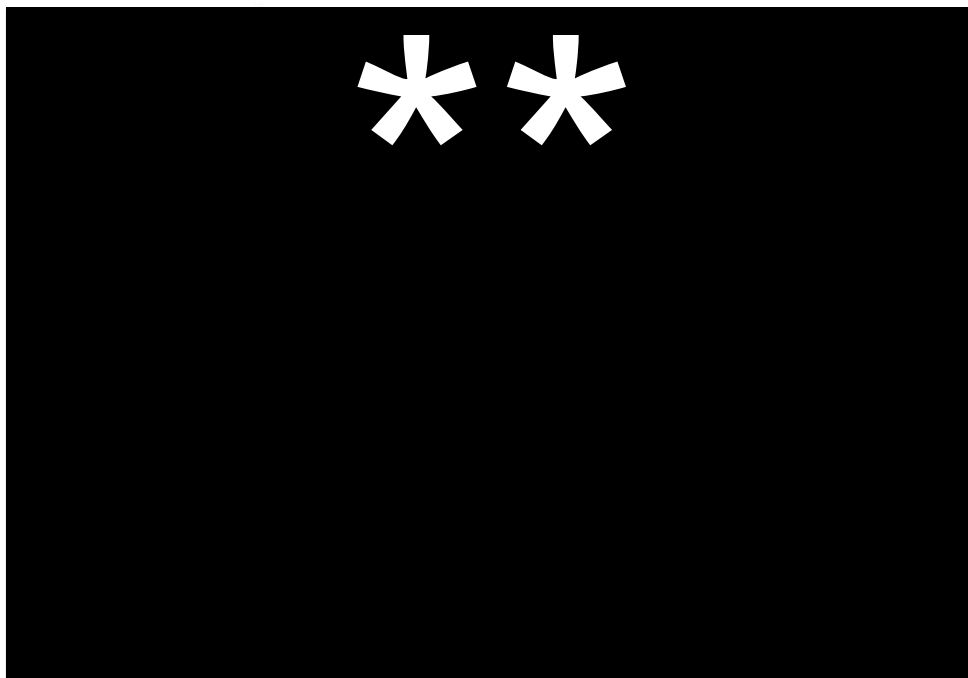
**Gráfica 11. Pasajeros transportados por MAGNA en la RUTA PUERTO JUÁREZ (2015-2019)<sup>1156</sup>**

<sup>1154</sup> Como se señaló en los numerales 4.2.12.1.5 y 4.2.12.1.6.

<sup>1155</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*.: Antoni Bosch, capítulos 1 y 5.

<sup>1156</sup> Como se estableció en el numeral 4.4.2.

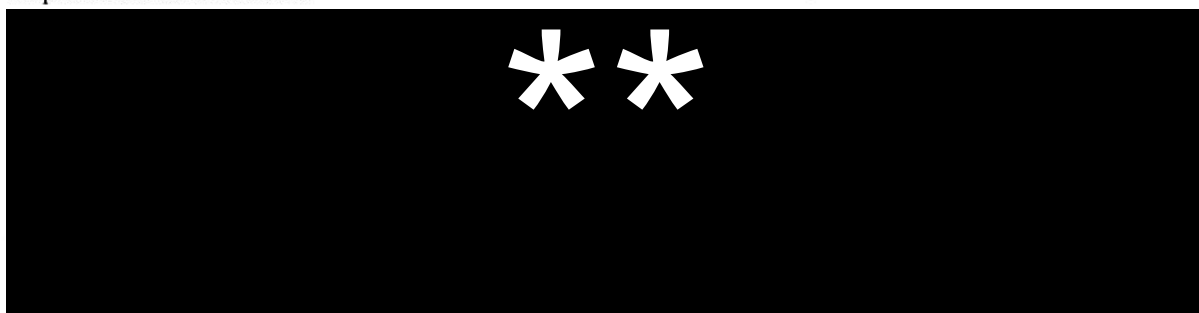




Fuente: elaboración propia con base en información proporcionada por MAGNA

De lo anterior se observa que la demanda por el servicio de transporte fluctúa durante el año. De esta forma un agente económico que desee ingresar al mercado necesita tener la capacidad de poder atender las variaciones de la demanda en el corto plazo; lo anterior implica que un agente económico debe considerar dichas fluctuaciones en la demanda al momento de elegir su capacidad instalada necesaria para operar en el mercado. Lo anterior es reconocido por MAGNA actual operador en la PUERTO JUÁREZ.

Al respecto MAGNA señala:



Por su parte, JETWAY señala que:



<sup>1157</sup> Como se estableció en el numeral 4.3.1  
<sup>1158</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.6.



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. 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.

De lo anterior se observa que las indivisibilidades que presentan las infraestructuras necesarias para ofrecer el STMP en modalidad ferri 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.<sup>1159</sup>

Considerando lo anterior, esta autoridad solicitó información a los agentes económicos que actualmente operan en el mercado sobre el nivel mínimo de equipo e inversión necesario para poder ingresar al mercado.

Respecto a los montos de inversión, MAGNA señala:

\*\*

Por su parte, JETWAY señala: “Dependiendo de la estrategia de cada naviera la inversión puede ser muy diferente, en el caso de Jetway se pretende operar

\*\*

[...]”<sup>1160</sup>

Adicionalmente señaló: “es necesario dos embarcaciones **como mínimo** para poder proporcionar una ruta cada media hora con las embarcaciones que contamos [...] Para poder tener un servicio continuo y evitar interrupciones una tercera embarcación se hace necesaria para cubrir mantenimientos, para cubrir retrasos de las rutas etc”.<sup>1161</sup>

<sup>1159</sup> De conformidad con lo señalado en los numerales 4.2.12., 4.2.4.1.4, 4.2.6.1.16., 4.2.7.1.12, 4.2.7., 4.2.7.1.14 y 4.2.6.1.14

<sup>1160</sup> De conformidad con los numerales 4.5.6, 4.5.6.13. y 4.5.6.16.

<sup>1161</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.6.





Si bien en el DP el análisis del MR PUERTO JUÁREZ se realiza de manera conjunta con el MR ZONA HOTELERA, dentro del DP podemos identificar la información sobre las embarcaciones que prestan el servicio en ambas rutas; al respecto se señala:<sup>1162</sup>

- MAGNA adquirió, entre dos mil diecinueve y dos mil veinte, cuatro embarcaciones<sup>1163</sup> por un monto total de **\*\*\***

**II** **II**  
1164

Asimismo, dentro de la información que obra en el EXPEDIENTE<sup>1165</sup> se encuentra un listado de las embarcaciones que constituyen la flota de MAGNA y sus características, por lo que se puede concluir que MAGNA ha prestado el STMP en la modalidad de ferri con doce embarcaciones en la RUTA PUERTO JUÁREZ y RUTA ZONA HOTELERA.

**TABLA 31**

| EMBARCACION/ PERMISO        | RUTA BASE DE OPERACIÓN                         | TIEMPO EN OPERACIÓN | MODALIDAD               |
|-----------------------------|--|---------------------|-------------------------|
| ULTRAMAR XI 31/2017         | PUERTO JUAREZ<br>- ISLA MUJERES<br>Y VICEVERSA | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAMAR XII 32/2017        |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAJET I 11/2016          |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAJET II 9/2016          |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| ULTRAJET III 10/2016        |  | 2015- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET I 2/2018            |  | 2017- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET II 23/2018          |  | 2017- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET III 08/2019         |  | 2019- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET IV 13/2019          |  | 2019- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| LADY D 016/2019             |  | 2018- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET V 7.2.201-434/2020  |  | 2019- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |
| CITYJET VI 7.2.201-435/2020 |  | 2019- en adelante   | TRANSPORTE DE PASAJEROS |

De lo anterior, se desprende, respecto del monto, la indivisibilidad, el plazo de recuperación y los usos alternativos de la inversión que cualquier agente económico que pretenda ofrecer en el MR PUERTO JUÁREZ con al menos dos embarcaciones propias (considerando una embarcación por cada sentido de la ruta), tendría que incurrir en inversiones similares a las de MAGNA y JETWAY, y que dichas embarcaciones tendrían escasos usos alternativos, tal como se señala en el numeral 4.3.10 de la presente resolución. Cabe señalar que ingresar con dos embarcaciones podría ser insuficiente para hacer frente a los picos de demanda, ocasionados la estacionalidad de la demanda, y a contingencias propias del servicio ocasionadas por fallas o mantenimiento de las naves, muestra de ello es que JETWAY ingresó con tres embarcaciones y MAGNA, cuenta con doce embarcaciones para atender el MR ZONA HOTELERA y el MR PUERTO JUÁREZ.

<sup>1162</sup> Página 83 del DP.

<sup>1163</sup> Adquirió las embarcaciones "Ultrajet F", "Ultrajet II", "Ultrajet III" y "Lady D", las cuales tienen como ruta base de operaciones la RUTA ISLA MUJERES. De conformidad con lo señalado en los numerales 4.2.6.1.11. y 4.2.15.1.4.

<sup>1164</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 4.2.15.1.4.

<sup>1165</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.6.1.11



Asimismo, se observa que un agente económico podría considerar ingresar al mercado a través del arrendamiento de embarcaciones para prestar el MR PUERTO JUÁREZ, por medio de arrendamiento puro o fletamento a casco desnudo<sup>1166</sup> en el que arrendador otorga al arrendatario el uso y goce temporal de la embarcación para destinarla al transporte de pasajeros en una ruta previamente establecida por un pago de renta previamente acordado por las partes.

Si bien los agentes económicos pueden ingresar al mercado a través del arrendamiento de las naves, esto no implica que la adquisición de las naves no constituya una barrera a la entrada. Para que un agente económico pueda ingresar al mercado de manera efectiva se requiere contar con una flota mínima de naves que permita proporcionar el servicio de manera frecuente y hace frente a los picos de demanda. Adicionalmente, se identifica que los contratos de arrendamiento implican un compromiso a largo plazo que implica estar pagando la contraprestación por concepto de arrendamiento de una cantidad considerable; además contienen cláusulas de penalización por falta o retraso de pago, lo que dificulta que el agente económico pueda salir fácilmente del mercado en caso de que el negocio fracase.<sup>1167</sup> Asimismo, se observa que actualmente MAGNA cuenta con doce embarcaciones registradas para prestar el servicio<sup>1168</sup> en el MR PUERTO JUÁREZ y en el MR ZONA HOTELERA.

De lo anterior, se desprende que cualquier agente económico que pretenda ofrecer el MR PUERTO JUÁREZ tendría que incurrir en inversiones similares a las que realizaron MAGNA y JETWAY.

De esta forma, la necesidad de contar con embarcaciones propias o bajo esquema de arrendamiento de largo plazo, limita la posibilidad de que los prestadores de servicio puedan modificar su oferta del servicio en el corto plazo, es decir, la capacidad instalada de los prestadores de servicio se encuentra fija para un periodo específico, por lo cual los prestadores de servicio deben de asumir los costos de su capacidad instalada aun cuando la demanda del servicio sea baja.

Con base en lo señalado previamente, este Pleno considera que debido al monto de las inversiones requeridas para la adquisición y/o renta de embarcaciones para prestar el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ, su plazo de recuperación así como su indivisibilidad, de dichas inversiones constituyen barreras a la entrada de tipo económico al MR PUERTO JUÁREZ.

*“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>1166</sup> De conformidad con el artículo 114 de la LEY DE NAVEGACIÓN, en virtud de un contrato de arrendamiento a casco desnudo “[...] el arrendador se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del arrendatario, una embarcación determinada en estado de navegabilidad, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de una renta. Para efectos de esta Ley, el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento a casco desnudo, serán considerados sinónimos y su regulación será la misma”.

<sup>1167</sup> Como se advierte en el numeral 4.2.6.1.13.

<sup>1168</sup> De conformidad con el numeral 4.2.6.





Para prestar el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ es necesario contar con un PERMISO,<sup>1169</sup> mismo que es nominativo e intransferible,<sup>1170</sup> el cual tendrá una vigencia máxima de seis años con la posibilidad de renovarse por un plazo igual al original siempre que se satisfagan los requisitos señalados en el REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN.<sup>1171</sup> Al respecto, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que el PERMISO constituye una barrera a la entrada al mercado relevante señalado.

El artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN establece que la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. Por su parte, el artículo 20 de la LEY DE NAVEGACIÓN establece que para actuar como naviero se requiere, entre otras cuestiones, ser mexicano o sociedad constituida conforme a la legislación mexicana. Sin embargo, la Ley de Inversión Extranjera señala lo siguiente:

*“Artículo 7o.- En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes: [...]*

*III. Hasta el 49% en: (v) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria; [...] [énfasis añadido]”.*

De lo anterior se desprende que sociedades extranjeras pueden participar limitadamente en la prestación del STMP en la modalidad de ferri pueden hasta en un 49% (cuarenta y nueve por ciento) en sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y cabotaje. No obstante, si bien la restricción para que sociedades extranjeras puedan prestar el STMP establecida en LEY DE NAVEGACIÓN no es total, el hecho de que los inversionistas no tengan la posibilidad de tener la mayoría de la participación y/o el control en la sociedad en un mercado en el que son necesarios altos montos de inversión puede desincentivar la entrada de inversionistas extranjeros al mercado, por lo que se considera que estas disposiciones sí constituyen una barrera a la entrada de tipo normativa.

*“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 establecidos;*

Los agentes económicos realizaron manifestaciones en el procedimiento en donde se advierte que reconocen la importancia que tiene para ellos el gasto en publicidad,<sup>1172</sup> 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 dado que muchos usuarios de servicios pueden ser nuevos. 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

<sup>1169</sup> De conformidad con el artículo 42, fracción I, inciso a), de la LEY DE NAVEGACIÓN.

<sup>1170</sup> Conforme a las condiciones establecidas en los PERMISOS para la prestación del STMP. Dicha condición generalmente se encuentra estipulada en la cláusula Quinta de los PERMISOS para la prestación del STMP.

<sup>1171</sup> De conformidad con los artículos 238 y 239 del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN.

<sup>1172</sup> Como se abordó en el numeral 4.3.10.



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.<sup>1173</sup>

**TABLA 32. Gastos en publicidad de los AGENTES ECONÓMICOS durante el PERIODO (pesos corrientes)<sup>1174</sup>**

| Año               | OCEAN (GIE ULTRAMAR) | NAVEGANTO |
|-------------------|----------------------|-----------|
| 2015              | * *                  | * *       |
| 2016              |                      |           |
| 2017              |                      |           |
| 2018              |                      |           |
| 2019              |                      |           |
| 2020 <sup>a</sup> |                      |           |

Notas:

<sup>a</sup> Contempla los meses de enero a junio de dos mil veinte.

Al respecto, se observa que en dos mil quince MAGNA tuvo un gasto de \*\*

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 ocho por ciento de sus gastos de operación en todos los periodos, sin tomar en cuenta los gastos asociados al arrendamiento de las embarcaciones.

**TABLA 33. Gasto en operación de MAGNA 2015-2020 (pesos)<sup>1175</sup>**

| Periodo | Gastos de operación (A) | Renta de embarcaciones (B) | $\frac{A}{B}$ | Publicidad y Propaganda (C) | $\frac{C}{A-B}$ |
|---------|-------------------------|----------------------------|---------------|-----------------------------|-----------------|
| 2015    | * *                     | * *                        | * *           | * *                         | * *             |
| 2016    |                         |                            |               |                             |                 |
| 2017    |                         |                            |               |                             |                 |
| 2018    |                         |                            |               |                             |                 |
| 2019    |                         |                            |               |                             |                 |
| 2020    |                         |                            |               |                             |                 |

Fuente: Elaboración propia con base en información disponible en el EXPEDIENTE

<sup>1173</sup> En el numeral 4.2.7.1.12. queda demostrado que un \*

<sup>1174</sup> Como se estableció en los numerales 4.2.7., 4.2.7.1., 4.2.6.1.14. y 4.2.7.1.14.

<sup>1175</sup> De conformidad con el numeral 4.2.6.1.14.





Por su parte, de la información aportada por NAVEGANTO durante la investigación, se puede apreciar que en el año de inicio de operaciones destinó poco menos [REDACTED] \*\*

[REDACTED] 1176

Considerando lo anterior, se considera que los gastos en publicidad constituyen una barrera a la entrada al MR PUERTO JUÁREZ, pues los agentes económicos que tengan la intención de prestar el STMP tienen que incurrir en gastos significativos de publicidad para poder posicionarse en el MR PUERTO JUÁREZ.

*“V. Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales;*

*VI. Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; y*

*VII. Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios”.*

Este Pleno considera que toda vez que la delimitación geográfica del MR PUERTO JUÁREZ, el análisis de limitaciones a la competencia en mercados internacionales no resulta aplicable, dado que es un servicio que se presta *in situ*.

Asimismo, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que existan o hayan existido prácticas de los agentes económicos que participan actualmente en el mercado, que puedan constituirse como barreras a la entrada al MR PUERTO JUÁREZ.

De forma similar, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que existan o hayan existido estímulos, subsidios o apoyos derivados de actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier autoridad pública, que puedan constituirse en barreras a la entrada al MR PUERTO JUÁREZ.

#### **5.2.3.3. Artículo 59, fracción III, de la LFCE**

En términos de la fracción III del artículo 59 de la LFCE, para analizar las condiciones de competencia de un mercado se debe considerar

*“III. La existencia y poder de sus competidores;”.*

Conforme a lo analizado en la sección *conclusiones* del numeral 4.2. de esta resolución, actualmente existen dos oferentes del MR PUERTO JUÁREZ: MAGNA y JETWAY, este último comenzó a operar el quince de julio de dos mil veintiuno.<sup>1177</sup> Actualmente JETWAY detenta una participación de mercado del 13.42% (trece punto cuarenta y dos por ciento), mientras que MAGNA cuenta con una participación de mercado del 86.58% (ochenta y seis punto cincuenta y ocho por ciento).

Respecto a la capacidad instalada, se observa que MAGNA cuenta con una mayor cantidad de embarcaciones disponibles para ofrecer el STMP en las diferentes rutas. Para las RUTA PUERTO JUÁREZ y RUTAS ZONA HOTELERA, MAGNA cuenta con doce embarcaciones registradas para prestar

<sup>1176</sup> De conformidad con los numerales 4.2.1.1.10. y 4.2.1.1.14.

<sup>1177</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.6



el servicio<sup>1178</sup> indistintamente en cualquiera de las rutas; por su parte, JETWAY cuenta con tres embarcaciones<sup>1179</sup>. Lo anterior permite que MAGNA pueda ajustar su oferta comercial en el corto plazo conforme a cambio de la demanda, lo cual no puede realizar JETWAY sin incurrir en un costo considerable.

Respecto a la capacidad de fijar precios, se observa que durante dos mil veintiuno MAGNA realizó dos ajustes en precios, el primero el siete de enero de dos mil veintiuno, cuando MAGNA era el único operador en el mercado, y el segundo el cuatro de octubre de dos mil veintiuno, cuando ya operaba JETWAY.

**TABLA 34. Tarifas públicas MAGNA para la RUTA PUERTO JUÁREZ  
2020 y 2021 (pesos)<sup>1180</sup>**

| Categoría                    | 2020     | 2021 <sup>a</sup> | 2021 <sup>b</sup> |
|------------------------------|----------|-------------------|-------------------|
| Turista Sencillo Adulto      | \$160.00 | \$190.00          | \$220.00          |
| Turista Sencillo Menor       | \$130.00 | \$150.00          | \$170.00          |
| Quintana Roo Sencillo Adulto | \$78.00  | \$78.00           | \$78.00           |
| Quintana Roo Sencillo Menor  | \$46.00  | \$46.00           | \$46.00           |
| Adulto Ultraplan Sencillo    | \$42.00  | \$45.00           | \$46.00           |
| Adulto Grupos                | \$160.00 | \$190.00          | \$220.00          |
| Insen                        | \$26.00  | \$30.00           | \$30.00           |
| Estudiante Sencillo          | \$16.00  | \$19.00           | \$19.00           |

Fuente: Elaboración propia con base en información disponible en el EXPEDIENTE.

Notas:

a Tarifas vigentes a partir del siete de enero de dos mil veintiuno

b Tarifas vigentes a partir del cuatro de octubre de dos mil veintiuno

En la tercer columna la tabla anterior se muestra que el siete de enero de dos mil veintiuno MAGNA realizó un ajuste en precios en las tarifas de las categorías: *Turista Sencillo Adulto*, *Turista Sencillo Menor*, *Adulto Ultraplan Sencillo*, *Adulto Grupos*, *Insen*, y *Estudiante Sencillo*. En específico la categoría *Turista Sencillo Adulto* tuvo un incremento de treinta pesos, que representa un aumento del 18.75% (dieciocho punto setenta y cinco por ciento); por su parte la categoría *Turista Sencillo Menor* tuvo un incremento de veinte pesos, que representa un aumento del 15.38% (quince punto treinta y ocho por ciento).

Asimismo, en la cuarta columna de la tabla se muestra que el cuatro de octubre de dos mil veintiuno MAGNA realizó otro ajuste en precios en las tarifas de las categorías *Turista Sencillo Adulto*, *Turista Sencillo Menor*, *Adulto Ultraplan Sencillo*, y *Adulto Grupos*. En específico la categoría *Turista Sencillo Adulto* tuvo un incremento de treinta pesos, que representa un aumento del 15.79% (quince punto setenta y nueve cinco por ciento); por su parte la categoría *Turista Sencillo Menor* tuvo un incremento de veinte pesos, que representa un aumento del 13.33% (trece punto treinta y tres por ciento).

<sup>1178</sup> Como se estableció en el numeral 4.2.6

<sup>1179</sup> Las embarcaciones registradas son: Doña Conchita, Lady DI T e Itzae.

<sup>1180</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.4.3



**TABLA 35. Variaciones en las tarifas cobradas por Magna en la RUTA PUERTO JUÁREZ**

| DESCRIPCION               | Cambio en pesos |                |              | Cambio porcentual |                |              |
|---------------------------|-----------------|----------------|--------------|-------------------|----------------|--------------|
|                           | Primer cambio   | Segundo cambio | Cambio total | Primer cambio     | Segundo cambio | Cambio total |
| Turista Sencillo Adulto   | \$30.00         | \$30.00        | \$60.00      | 18.75%            | 15.79%         | 37.50%       |
| Turista Sencillo Menor    | \$20.00         | \$20.00        | \$40.00      | 15.38%            | 13.33%         | 30.77%       |
| Adulto Ultraplan Sencillo | \$3.00          | \$1.00         | \$4.00       | 7.14%             | 2.22%          | 9.52%        |
| Adulto Grupos             | \$30.00         | \$30.00        | \$60.00      | 18.75%            | 15.79%         | 37.50%       |
| Insen                     | \$4.00          |                | \$4.00       | 15.38%            | 0.00%          | 15.38%       |
| Estudiante Sencillo       | \$3.00          |                | \$3.00       | 18.75%            | 0.00%          | 18.75%       |

De esta forma, se observa que de enero a octubre de dos mil veintiuno las tarifas correspondientes a las categorías: *Turista Sencillo Adulto*, *Turista Sencillo Menor* tuvieron un incremento en precios superior al treinta por ciento.

Adicionalmente, con respecto a la política de precios, JETWAY señaló:

\*\*

Asimismo, con relación a los cambios en precios realizados por MAGNA en octubre de dos mil veintiuno, JETWAY señaló:

1181

Por otra parte, respecto de su posición competitiva, JETWAY señala, “*el Muelle de APIQROO ha quedado en mala posición comercial por lo que como muelle no compite contra Gran Puerto, derivado de su falta de estacionamientos, falta de transporte público, esta más alejado de las rutas de taxis, visualmente el muelle de Gran Puerto Avasalla al turista haciéndole creer que es el único etc*”.

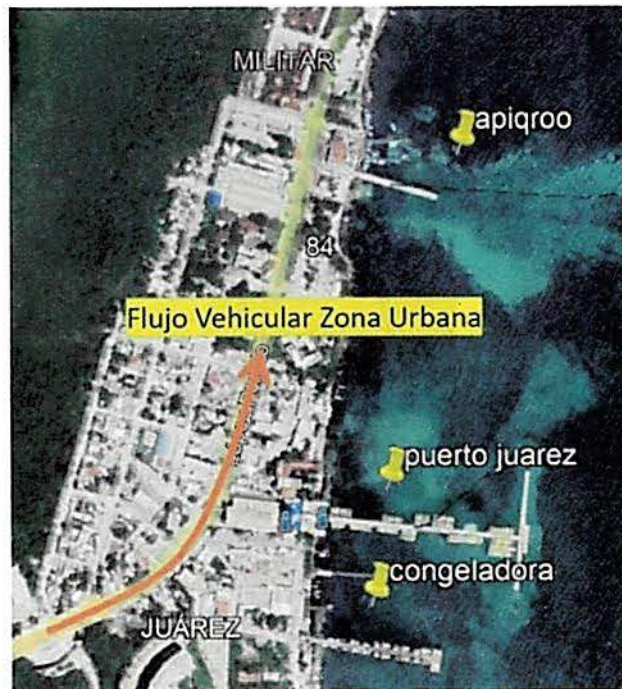
Además, de las visitas de inspección realizadas en Gran Puerto y Puerto Juárez se advierte que dichas terminales se encuentran en una calle de un solo sentido, en este sentido la terminal Gran Puerto se encuentra localizada antes que la terminal Puerto Juárez, de conformidad con el flujo vial.

<sup>1181</sup> Como se estableció en el numeral 4.5.6.

<sup>1182</sup> Como se señaló en el numeral 4.5.6.

<sup>1183</sup> Como se estableció en el numeral 4.3.8.7.





De lo anterior se desprende que la alta participación de mercado que detenta MAGNA en el MR PUERTO JUÁREZ, y la capacidad instalada con la que cuenta para atender a la demanda, comparada con la capacidad de JETWAY, ocasiona que MAGNA pueda establecer los precios en el mercado de manera unilateral sin que ningún competidor pueda contrarrestar dicho poder.

#### 5.2.3.4. Artículo 59, fracción IV, de la LFCE

La fracción IV del artículo 59 de la LFCE indica que, para evaluar las condiciones de competencia en un mercado, debe analizarse

*“IV. Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos;”.*

Los principales insumos para los agentes económicos que prestan o que pretendan prestar el MR COZUMEL son: i) contar con el PERMISO; ii) contar con embarcaciones; y, iii) acceder a infraestructura y servicios portuarios.

Este Pleno considera que no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita suponer que existen limitaciones de acceso al PERMISO y embarcaciones para la prestación del MR PUERTO JUÁREZ.

En relación con al acceso a la infraestructura, la literatura económica señala que la necesidad de tener acceso a una infraestructura de uso común entre las empresas podría limitar la competencia entre estas cuando operen en industrias de transporte:

*“un elemento característico de las infraestructuras de transporte es la necesidad de que varios vehículos (o empresas) compartan un mismo espacio limitado para la producción de servicios. Este factor tiene una*



*importancia crucial cuando se analiza la estructura de los mercados de transporte, ya que condiciona la posibilidad de que existan o no empresas competidoras que oferten un mismo tipo de servicio”.*<sup>1184</sup>

De acuerdo con la LEY DE PUERTOS una terminal es la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina. Las terminales se pueden clasificar, por su uso, en Terminales Públicas cuando se trate de terminales de contenedores y carga general o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante. Actualmente, la APIQROO administra la Terminal Marítima de Isla Mujeres.

Los servicios que APIQROO ofrece en dicha Terminal son de atraque, embarque-desembarque, amarre y desamarre de cabos. Sobre el particular, la APIQROO manifestó que “[...] [l]a infraestructura portuaria que [administro] es de uso público, por tanto, quien solicite el uso de la infraestructura se le puede otorga [sic]”.<sup>1185</sup>

Con respecto a la capacidad de la infraestructura, de acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, se advierte una declaración de la APIQROO en la que señala que en la Terminal Marítima de Puerto Juárez y en la Terminal Marítima de Isla Mujeres no es posible que dos embarcaciones zarpen al mismo tiempo del mismo muelle y/o realicen operaciones al mismo tiempo por motivos de seguridad<sup>1186,1187</sup>.

Finalmente, con relación al muelle Gran Puerto, la APIQROO señala:<sup>1188</sup>

<sup>1184</sup> De Rus, G., et. al. (2003). *Economía del Transporte*.: Antoni Bosch, página 9.

<sup>1185</sup> Conforme a lo establecido en el numeral 4.2.8.

<sup>1186</sup> De conformidad con el numeral 4.5.2. Con relación a la Terminal Marítima de Puerto Juárez, la APIQROO señaló: “La plataforma del muelle cuenta con un ancho de 7 metros, con capacidad para permitir el atraque de dos embarcaciones, si ambas atracan al mismo tiempo o zarpan al mismo tiempo, una en la banda norte y otra en la banda sur del mismo muelle, quedarán una frente a otra de forma paralela entre ellas, considerando la capacidad de pasajeros de cada una de ellas, los pasajeros que desembarquen de la embarcación que esté atracada en la banda norte, chocarán con los pasajeros que desembarcan en la banda sur, ya que se deberá de tomar en cuenta que ambas embarcaciones utilizan rampas para la operación antes mencionada con una longitud aproximada de 2 metros de largo cada una, lo anterior, generará que los pasajeros tengan tan solo un pasillo libre sobre la plataforma de tan solo 3 metros y se tendrá que dividir entre dos, poniendo en peligro a personas con capacidades diferentes, menores de edad que quieran pasar por ese espacio al que se le tiene que sumar el volumen de maletas de pasajeros que desembarcan, todos esos pasajeros caminarán a lo largo del muelle para dirigirse hacia la salida, pero el mismo efecto se presentará cuando los pasajeros que pretendan cruzar a Isla Mujeres, Quintana Roo, quieran embarcar entre los espacios que dejan ambas rampas y abordar la embarcación que decidan usar”.

<sup>1187</sup> Con relación a la Terminal Marítima de Isla Mujeres, la APIQROO señaló “[En la] terminal se recibe embarcaciones procedentes de Puerto Juárez, Puta Sam y de la zona continental de Cancún, Quintana Roo, en especial de la zona hotelera, que realizan desembarque y embarque de pasajeros en el mismo muelle en los servicios de Crucero Turístico, Turismo Náutico y Transporte de pasajeros en su primer rada, en la segunda recibe transbordadores de carga rodada procedente de Punta Sam y que utilizan el mismo canal de navegación para el arribo y zarpe desde Isla Mujeres, Quintana Roo. El tráfico marítimo es constante, tomando en cuenta que existen otros muelles colindantes que dan el mismo servicio y que utilizan el mismo canal de navegación en tráfico de cabotaje y navegación interior.

El pretender despachar dos embarcaciones al mismo tiempo o zarpara al mismo tiempo y, que realicen operación de embarque y desembarque de pasajeros y/o turistas en la misma plataforma, es altamente peligroso, ya que estamos hablando de un promedio diario de 12,000 personas en temporada baja, el mismo caso que el anterior, en caso de un incendio en el muelle o en una embarcación sería un caos generalizado de graves consecuencias, no olvidar que también existe la autoridad de protección civil y que es quien determina la cantidad de personas que pueden estar sobre la plataforma”.

<sup>1188</sup> Tal y como se aprecia del numeral 4.5.2.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

*"[El muelle] fue cesionado al Fideicomiso 4459 Banco Interacciones, Sociedad Anónima, Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Interacciones, por lo que lo opera dicho Fideicomiso, sin embargo, al ser operado y administrado por un tercero solamente, operan embarcaciones propiedad de la misma empresa, y desde que inició operaciones, solamente zarpa una embarcación con destino a Isla Mujeres en viajes de ida y vuelta, por lo que no existe una operación de dos embarcaciones al mismo tiempo. (Se adjunta contrato y oficio de registro)".*

Por lo anterior, se observa que los agentes económicos que deseen ingresar a prestar el STMP en el MR PUERTO JUÁREZ podrían enfrentar limitaciones físicas para hacer uso de las instalaciones portuarias.

**5.2.3.5. Artículo 59, fracción V, de la LFCE**

La fracción V del artículo 59 de la LFCE señala que, para analizar las condiciones de competencia en un mercado, debe considerarse

*"V. El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado".*

Para el análisis de esta fracción, en este mercado particular, y para evitar repeticiones innecesarias, se referencia a lo que se expuso en la sección 5.2.1.5 de esta resolución.

**5.2.3.6. Artículo 59, fracción VI, de la LFCE**

La fracción VI del artículo 59 de la LFCE señala que, para analizar las condiciones de competencia en un mercado, debe considerarse

*"VI. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión".*

Dicho dispositivo encuentra su desarrollo en el artículo 8 de las DRLFCE, el cual señala que, para determinar la existencia de poder sustancial, se debe evaluar lo siguiente:

- "I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;*
- II. La falta de acceso a las importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y*
- III. La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores".*

Respecto al grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el MR PUERTO JUÁREZ, se observa que el único servicio en dicho mercado relevante es el MR PUERTO JUÁREZ, por lo que no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción I, de las DRLFCE.

Respecto del acceso a las importaciones y los costos de internación, se advierte que el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ es un servicio ofrecido *in situ* en un ámbito local, por lo que no es posible su importación y, en consecuencia, no resulta aplicable el análisis del artículo 8, fracción II, de las DRLFCE.

Respecto de los diferenciales de costos entre los proveedores del STMP en el MR PUERTO JUÁREZ, en la sección 5.2.3.3. del DP se analizaron las tarifas establecidas por los oferentes actuales de dicho servicio en donde se señaló que la alta participación de mercado que detenta MAGNA en el MR PUERTO JUÁREZ, y la capacidad instalada con la que cuenta para atender a la demanda, comparada





**Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020**

con la capacidad de JETWAY, ocasiona que MAGNA pueda establecer los precios en el mercado de manera unilateral sin que ningún competidor pueda contrarrestar dicho poder.

### **Conclusión**

En vista de todos los elementos examinados con anterioridad, esta autoridad concluye que MAGNA detenta poder sustancial en MR PUERTO JUÁREZ y a su vez, existen elementos de la estructura del mercado, así como barreras, que en su conjunto, limitan la entrada de otros competidores, por lo anterior, se concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en dicho mercado, considerando que:

- MAGNA detenta el 86.58% (ochenta y seis punto cincuenta y ocho por ciento) de participación de mercado en términos de pasajeros transportados y **tiene 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 (seis) meses, sin que le sea revocado el PERMISO, de conformidad con la LEY DE NAVEGACIÓN y la LEY DE PUERTOS.
- JETWAY no tiene la posición de mercado ni la capacidad instalada para contrarrestar el poder de MAGNA.
- Existen barreras a la entrada que, de manera conjunta, limitan la posibilidad de que otros agentes económicos ingresen al mercado, tales como:
  - o Monto de las inversiones requeridas para la adquisición y/o renta de embarcaciones para prestar el STMP en la modalidad de ferri en la RUTA PUERTO JUÁREZ, su plazo de recuperación, así como su indivisibilidad.
  - o Restricción para que sociedades extranjeras tengan la posibilidad de tener la mayoría de la participación y/o el control en una sociedad que participa en el mercado.
  - o Los gastos en publicidad, pues los agentes económicos que tengan la intención de prestar el STMP tienen que incurrir en gastos significativos para poder posicionarse en el mercado.
  - o Se identificaron limitaciones físicas en las instalaciones portuarias lo que dificulta que varios prestadores del STMP puedan operar de forma simultánea.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, el Pleno de la COFECE,

### **RESUELVE:**

**PRIMERO.** Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante del 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.



Pleno  
Resolución  
Expediente DC-001-2020

**SEGUNDO.** Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante del 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.

**TERCERO.** Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante del Servicio de transporte marítimo de pasajeros, en navegación de cabotaje, en la modalidad de ferris en: (i) la Ruta con origen (y/o destino) en **Isla Mujeres**, Quintana Roo y destino (y/u origen) en el **muelle de El Caracol**, Cancún, Quintana Roo; (ii) la 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 (iii) la 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.

**CUARTO.** Notifíquese personalmente a Naviera Magna, S.A. de C.V., Golfo Transportación, S.A. de C.V., y por oficio al titular del Poder Ejecutivo Federal, al titular de la Secretaría de Marina y el titular de la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Marina, de conformidad con el artículo 96, fracción X, de la LFCE.

**QUINTO.** Publíquese en la página de Internet de la Comisión Federal de Competencia Económica la versión pública de esta resolución y los datos relevantes de la misma en el DOF, de conformidad con los artículos 49 y 96, fracción X, de la LFCE.

Así lo resolvió el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica, por unanimidad de votos, en sesión ordinaria del diez de diciembre de dos mil veintiuno, con fundamento en los artículos citados a lo largo de la presente resolución. Lo anterior, ante la fe del Secretario Técnico de la COFECE, de conformidad con los artículos 2, fracción VIII; 4, fracción IV; 18, 19 y 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI, del ESTATUTO.- Conste.

**Brenda Gisela Hernández Ramírez**  
Comisionada Presidenta  
en suplencia por vacancia<sup>1189</sup>

**Alejandro Faya Rodríguez**  
Comisionado

**José Eduardo Mendoza Contreras**  
Comisionado

**Ana María Reséndiz Mora**  
Comisionada

**Fidel Gerardo Sierra Aranda**  
Secretario Técnico

<sup>1189</sup> En términos del artículo 19 de la LFCE.





| Sello Digital  | No. Certificado      | Fecha  |
|--|----------------------|--|
| O4gkLo8vFN8oWHVd9HJ/WHLOvpWiqzJlgLsZ<br>Lsxyk6ZYVU2Ld7On6rZ3GnPK9zfwa6Nmby72<br>NCIlgRoPIUx++M431b4F3Qqa28MXKwMsGGI<br>c/KkR6SG+lju1w+CrulBE+8h3De4hVRGBD19<br>44m4fKUzmZiAm2ynVRLXR/vh75NecCMACe<br>QgH8SZjif8vvbFJvQHVMcCKkCywl8Cd3l8AfiQ<br>USBCoFCP4ImTx1WEob09HRVSyS/e+OaAzp<br>Qj1jciLoWmiVspDp9+dQ5fTYOx+A9jzD1v3iu/<br>uipDrVCaWA4DZOcHxtgpBAvY2S3lk8HqqaYg<br>dwRHvPPGtsPuY0aKg==     | 00001000000410252057 | viernes, 10 de diciembre de 2021, 06:56 p. m.<br>FIDEL GERARDO SIERRA ARANDA     |
| SnbcMkqGT0YCGBoXoe1nqyVmtBku9exjwltHt<br>Kh1OTJHe6D6AdwNEQC4du/0qfquexBHMmJ<br>X6Egnfa5W9mHdUHaxB+5GqxTaLh+RLjM1x8<br>52lxaqtUbX6DSPdF1+cgogFilqSQEeA59pTpq<br>VaNQJM9EF CubOHTXpMuxNliihWEL3GQkFR<br>aKD03PaAi03xlmBCeZgPF5hbJni7KfmrJpiAWq<br>nvxKD+14D2x3phW0+Vog5OKNVp7Lc/BrhoKY<br>pjFg+nFSQRJYbNI9lograGmavKxufH0eEO2rq3<br>Lr/mytdR9OE/MTDOZ344QsZ6bvzAw+0Fags<br>+ZE5U6NY56YETAAA==    | 00001000000501919083 | viernes, 10 de diciembre de 2021, 06:47 p. m.<br>BRENDA GISELA HERNANDEZ RAMIREZ |
| c1GqTIMYpOt+DBdrCcDWYENM4TSf0CDpY7l<br>kJJoqVoNmMdaJZF3dF9EoHM3EB3px2YmmvYG<br>mSlk0Qo5rtgNB5yrbYlQAAdAL0cQaOAh/4g/gzk<br>saGL5VJ+2wE56ekTikFo5/m6XE7PsyOu/QcOn<br>qiAsxnzzeFnTYpnB3VgjlKPTGNIYUxYlydbxnp<br>SlyD3L5ywMFFR/5N3+N5AnnzqN9nzeQOPPz<br>WwO9MtyzPI6WVcfJjmFFndGTlJQcgzRSkft6<br>ZwgqgBV692vMC7gA/liVw3VAVQqfXMryTg/Nx<br>g+mE6xNHaa6yn+6DJ/kMf03jqFizkuW0CiA4R<br>OSrV2jbBjZkl8w== | 00001000000410345478 | viernes, 10 de diciembre de 2021, 06:33 p. m.<br>ALEJANDRO FAYA RODRIGUEZ        |
| LV3InCtp5huOiQXoH3UEHhxMOp6B883Eyba<br>OxvYlqp/qPYjIU8zP//Mt2TOTp9TI7ZfaWmhywS<br>qrV2Uv1Y3+IFWM8PdNggR+mv4vt/WpS5ajp9T<br>P/zFydGRSaTRAmTv9bqfbc67nJLDqRvn0FhiT<br>ptqaZzSu1OXErwEembJVR6vljWOS5FGQsyfF<br>Yynif1DkHglbZZ3xlGOfGxWbOz9FIRhbjDJ7<br>1iU3G13FW1YGMbRkb4xZr7gVWyOfm+oylQTO<br>Dyb5aPT5MvDeXKFARBY+C3rCNYprpqmQrp<br>Jq5LYvgyKrg3c8XjXQAN3Nr6o2u96Nh4inEYf/<br>ve5++9DglRjw==     | 00001000000411017689 | viernes, 10 de diciembre de 2021, 06:27 p. m.<br>ANA MARIA RESENDIZ MORA         |
| ZZbC/H9ob4GID1YOfQrCWPL4wxLoMxvvd0<br>8LYedYU6zqjaBJQsL6a+vAwEirSr6DW3RclJlx<br>7rliQYMeiClnARkAxYA/hafem1ZHiChtSTF8WV<br>Llu3Dr3+XvKCIkUaUysZeKqSWjTEs9duOFHd<br>YG67sTcVMoug0dH6lNypx8UzvXp+k4Noc7KiA<br>1giVL14lmbIZqqYyYJi7wF95DYKMwbZGMEe<br>ptGR2wMXmb2sC/Pv0qDrEnSM9bwAUZOcvu<br>VO6x1+UAXsGbJ1Y4BWSII7o51C5zbijHcu3OI<br>RIE1VtldXfPirsBUjaov28LM9jsSH8ibxStVxZdj<br>Ai4DxWg==         | 00001000000503429096 | viernes, 10 de diciembre de 2021, 06:23 p. m.<br>JOSE EDUARDO MENDOZA CONTRERAS  |