COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Unidad Administrativa que clasifica:
Secretaría Técnica
Número de acta y fecha en la que se aprobó por el Comité:
COT-009-2024
28 de febrero de 2024

Descripción del documento:
Versión pública de la resolución sesionada por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica el dieciocho de enero de dos mil veinticuatro y firmada electrónicamente el veinticinco de enero de dos mil veinticuatro dentro del expediente DC-001-2022.[1]

Tipo de información clasificada y fundamento legal:
La información testada con "*****", "******", "**A**" y "**B**" es **confidencial** de conformidad con lo siguiente:

	Fundamento	Tipo de información
*	Artículos 113, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública ("LFTAIP"), 116, párrafo primero de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública ("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 ("LINEAMIENTOS"), en relación con los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica ("LFCE").	Información identificada por la Autoridad Investigadora como confidencial en virtud de que se trata de datos personales cuya difusión requiere el consentimiento de su titular o correspondientes a una persona identificada o identificable.
**	Artículos 113, fracción III, de la LFTAIP; 116, último párrafo, de la LGTAIP; así como Cuadragésimo de los LINEAMIENTOS, en relación con los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.	Información identificada por la Autoridad Investigadora como confidencial en virtud de que se refiere al patrimonio, hechos o actos de carácter económico, contable, jurídico o administrativo de alguno de los agentes económicos emplazados durante el procedimiento.
A	Artículos 113, fracción I de la LFTAIP, 116, párrafo primero de la LGTAIP, así como Trigésimo octavo de los LINEAMIENTOS, en relación con los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.	Se trata de datos personales cuya difusión requiere el consentimiento de su titular o correspondientes a una persona identificada o identificable.
B	Artículos 113, fracción III, de la LFTAIP, 116, último párrafo, de la LGTAIP, Cuadragésimo de los LINEAMIENTOS, en relación con el artículo 3, fracción IX, de la LFCE.	Información que refiere al patrimonio, hechos o actos de carácter económico, jurídico, contable o administrativo relativo a una persona, cuya difusión puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular.

Páginas que contienen información clasificada: 2, 3, 5 a 7, 9 a 12, 55, 58, 60, 61, 65 a 82, 84 a 104, 110, 113, 114, 118, 119, 121 a 127, 129 a 132, 134, 136, 137, 139 a 151, 153 a 163, 165 a 184, 192, 195 a 197, 202 a 204, 207 a 211, 214 a 218, 229 a 231, 233, 243, 250 a 262, 265, 267 a 269, 272 a 276, 278, 280 a 289, 293 a 297, 299, 300, 303, 304, 307 a 332, 334 a 337, 362, 363, 366 a 378, 380 a 383, 398, 406 a 410, 413 a 417, 419, 420, 423 a 427, 429, 430, 441, 446 a 451, 453, 454, 465, 466, 473, 474, 477 a 480, 490, 491, 497 a 510, 512, 513 y 516.

Fidel Gerardo Sierra Aranda **Secretario Técnico**	Myrna Mustieles García **Directora General de Asuntos Jurídicos**

[1] Dicho documento consta de quinientas veintiún páginas.

Sello Digital	No. Certificado	Fecha
opvAVOeykiQNoKTYAPmQJxJRefvToAt3boTvHfRMjpZAwtvpwO7MVJlbbbxTgAF7O9xi896dRYRDcg0YHszRWdaTnvLJZ0ZDspaa5XHStAAVYN/XHC60iKfQfyI0tRoQQJ888+BFGZrgcmE2uOtKh4QLOXKK3yb+xG0LLzyG7/3jeyW+Y+KROiihXRvLrelw/wbGDTs0qKQQRmZTrFvLA8DMkFUad4xNwwQGmgHzqy0AflCfct0sIuSBE0rcpzIDPWHm7nA3+WoLe3+NtkDYBSfT1TDQ2hYkt5nF2o/0ebMo9t7s/yUSGw+9zopz+KKbXBW/1+XscbXm9jgrNGr4Xw==	00001000000516756001	lunes, 4 de marzo de 2024, 05:56 p. m. MYRNA MUSTIELES GARCIA
ACCgtoNu95IIzCaXQrzlmUERt7hS44NZF9kWHbi7pR2yWelOT3PvJu8beOf3GpktUOHZOdAj5LUwiZH/QCOzoGBaExfNLD9wCms/VjTckTuqXzpqDBWFVJfM2y6GIbb1bFV8a3/BsaWxCM/VaJ0h/y3YLnvJ4iRl8GMt3taOHPTFFrtheWnlbUigmRp+WliOuMLA/wCY18Jz+89nsIwd5kXlOxLxb93dASwYhOcQVahmBp4+1EfTdgge4OXJgD2RbYjrzGO8wF14qfnquUh1ffi6FYOndqEUmQDzW/XgFJvit+1rGiKiCeRvf8TIsNd/O8BpUYViUEtdm9lwXFvtLQ==	00001000000511731923	lunes, 4 de marzo de 2024, 05:43 p. m. FIDEL GERARDO SIERRA ARANDA

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

Versión pública

16736

Pleno

Resolución

Expediente DC-001-2022

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;[1] 31 y 32 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica;[2] 12 bis de las Disposiciones Regulatorias sobre el uso de Medios Electrónicos ante la Comisión Federal de Competencia Económica;[3] 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, el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica en sesión celebrada el dieciocho de enero de dos mil veinticuatro 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:

Término	Definición
ACUERDO 1[4]	Acuerdo emitido por el DGMR el veintiséis de abril de dos mil veintitrés, mediante el cual se ordenó integrar diversa información al EXPEDIENTE.
ACUERDO 2[5]	Acuerdo emitido por el DGMR el veintiséis de abril de dos mil veintitrés, mediante el cual se ordenó integrar diversa información al EXPEDIENTE.
ACUERDO 3[6]	Acuerdo emitido por el DGMR el veintiséis de abril de dos mil veintitrés, mediante el cual se ordenó integrar diversa información al EXPEDIENTE.
ACUERDO DE INICIO	Acuerdo de inicio de la investigación identificada bajo el número de expediente DC-001-2022, emitido por el Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA el veintidós de noviembre de dos mil veintidós, cuyo extracto se publicó en el sitio de Internet de la COMISIÓN y en el DOF el treinta de noviembre de dos mil veintidós.

[1] Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce, cuya reforma aplicable se publicó en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno.
[2] Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, cuya reforma aplicable es la publicada en el DOF el cuatro de marzo de dos mil veinte.
[3] 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.
[4] Folios 14639 Bis a 14639 Bis 3.
[5] Folios 14650 a 14714.
[6] Folios 14714 a Bis 14727.

ACTA CIRCUNSTANCIADA 1[7]	Acta Circunstanciada de una diligencia de visita de inspección en el Puerto de Topolobampo emitida por la DGMR el quince de febrero de dos mil veintitrés.
ACTA CIRCUNSTANCIADA 2[8]	Acta Circunstanciada de una diligencia de visita de inspección en el Puerto de Pichilingue emitida por la DGMR diecisiete de febrero de dos mil veintitrés.
ACTA CIRCUNSTANCIADA 3[9]	Acta Circunstanciada de una visita de inspección en Ahome, Sinaloa emitida por la DGMR dieciséis de febrero de dos mil veintitrés.
ADMICARGA	Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate del Gobierno del Estado de Baja California.
[redacted]	[redacted]
AFAC	Agencia Federal de Aviación Civil.
APIBCS	Administración Portuaria Integral de Baja California Sur, S.A. de C.V.
ASIPONA GUAYMAS	Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V. Antes denominada Administración Portuaria Integral de Guaymas, S.A. de C.V. y modificada mediante el Acuerdo Secretarial Núm. 380/2021, en el cual se da aviso general para dar a conocer la nueva denominación de las Empresas de Participación Estatal Mayoritarias, sectorizadas a SEMAR, publicado en el DOF el dieciséis de noviembre de dos mil veintiuno.
ASIPONA MAZATLÁN	Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V. Antes denominada Administración Portuaria Integral de Mazatlán, S.A. de C.V. y modificada mediante el Acuerdo Secretarial Núm. 380/2021, en el cual se da aviso general para dar a conocer la nueva denominación de las Empresas de Participación Estatal Mayoritarias, sectorizadas a la SEMAR, publicado en el DOF el dieciséis de noviembre de dos mil veintiuno.
ASIPONA TOPOLOBAMPO	Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V. Antes denominada Administración Portuaria Integral de Topolobampo, S.A. de C.V. y modificada mediante el Acuerdo Secretarial Núm. 380/2021, en el cual se da aviso general para dar a

[7] Folios 12555 a 12611.
[8] Folios 12714 a 12731.
[9] Folios 12688 a 12713.

Eliminado: 2 celdas

	conocer la nueva denominación de las Empresas de Participación Estatal Mayoritarias, sectorizadas a la SEMAR, publicado en el DOF el dieciséis de noviembre de dos mil veintiuno.
AUTORIDAD INVESTIGADORA O AI	Autoridad Investigadora de la COMISIÓN, o su titular, según corresponda.
[redacted]	[redacted]
BAJA FERRIES	Baja Ferries, S.A.P.I. de C.V.
BCS	Baja California Sur.
[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]
CALAFIA	En conjunto o, de manera individual, las siguientes razones sociales: Calafia Airlines, S.A. de C.V. y Aero Calafia, S.A. de C.V.
CALIFORNIA STAR	Embarcación adquirida por BAJA FERRIES en [redacted] cuyo nombre pasó de ser [redacted][10]
CARRETERA TRANSPENINSULAR	Carretera Federal No. 1, que comienza en la ciudad de Tijuana, Baja California y finaliza en la ciudad de Los Cabos, Baja California Sur.
CFPC	Código Federal de Procedimientos Civiles. Publicada en el DOF el veinticuatro de febrero de mil novecientos cuarenta y tres, cuya última reforma aplicable es la publicada en el DOF el siete de junio de dos mil veintiuno.
CIUDADES DESTINO STMC	Son las ciudades de La Paz, Cabo San Lucas, San José del Cabo, Ciudad Constitución y Loreto, todas en Baja California Sur, las cuales pertenecen al *hinterland* del puerto de Pichilingue y que son coincidentes, por su importancia, como centros de consumo y conectividad con dicho puerto.
CIUDADES DESTINO STMP	Son las ciudades de La Paz, Cabo San Lucas, San José del Cabo, Ciudad Constitución y Loreto, todas en Baja California Sur, las cuales pertenecen al *hinterland* del puerto de Pichilingue y que son

[10] Folio 1330 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 42.docx*", página 1.

Eliminado: 6 celdas y 10 palabras

	coincidentes, por su importancia, como centros de consumo y conectividad con dicho puerto.
CIUDADES ORIGEN STMP	Ciudades Origen STMP del Hinterland del Puerto de Mazatlán y Ciudades Origen STMP del Hinterland del Puerto de Topolobampo.
CIUDADES ORIGEN STMP DEL HINTERLAND DEL PUERTO DE MAZATLÁN	Victoria de Durango, Durango, Durango; El Salto, Pueblo Nuevo, Durango; Tepic, Tepic, Nayarit; Xalisco, Xalisco, Nayarit; Culiacán Rosales, Culiacán, Sinaloa; y Mazatlán, Mazatlán, Sinaloa, desde las cuales los usuarios del STMP arriban principalmente mediante transporte público al puerto de Pichilingue.
CIUDADES ORIGEN STMC DEL HINTERLAND DE MAZATLÁN¡ERROR! NO SE ENCUENTRA EL ORIGEN DE LA REFERENCIA.	Chihuahua, Chihuahua, Chihuahua; Delicias, Delicias, Chihuahua; Hidalgo del Parral, Hidalgo del Parral, Chihuahua; Saltillo, Saltillo, Coahuila de Zaragoza; Torreón, Torreón, Coahuila de Zaragoza; Monclova, Monclova, Coahuila de Zaragoza; Piedras Negras, Piedras Negras, Coahuila de Zaragoza; Ciudad Acuña, Acuña, Coahuila de Zaragoza; Victoria de Durango, Durango, Durango; Gómez Palacio, Gómez Palacio, Durango; Lerdo, Lerdo, Durango; Santiago Papasquiaro, Santiago Papasquiaro, Durango; El Salto, Pueblo Nuevo, Durango; León de los Aldama, León, Guanajuato; Irapuato, Irapuato, Guanajuato; Celaya, Celaya, Guanajuato; Salamanca, Salamanca, Guanajuato; Silao de la Victoria, Silao de la Victoria, Guanajuato; Guadalajara, Guadalajara, Jalisco; Zapopan, Zapopan, Jalisco; Tlaquepaque, San Pedro Tlaquepaque, Jalisco; Tonalá, Tonalá, Jalisco; Puerto Vallarta, Puerto Vallarta, Jalisco; Tepic, Tepic, Nayarit; Xalisco, Xalisco, Nayarit; San Vicente, Bahía de Banderas, Nayarit; San José Del Valle, Bahía de Banderas, Nayarit; Ixtlán del Río, Ixtlán del Río, Nayarit; Monterrey, Monterrey, Nuevo León; Guadalupe, Guadalupe, Nuevo León; Ciudad Apodaca, Apodaca, Nuevo León; Ciudad General Escobedo, General Escobedo, Nuevo León; San Nicolás de los Garza, San Nicolás de los Garza, Nuevo León; Santiago de Querétaro, Querétaro, Querétaro; San Juan del Río, San Juan del Río, Querétaro; El Pueblito, Corregidora, Querétaro; Juriquilla, Querétaro, Querétaro; Tequisquiapan, Tequisquiapan, Querétaro; Culiacán Rosales, Culiacán, Sinaloa; Mazatlán, Mazatlán, Sinaloa; Reynosa, Reynosa, Tamaulipas; Heroica Matamoros, Matamoros, Tamaulipas; Nuevo Laredo, Nuevo Laredo, Tamaulipas; Ciudad Victoria, Victoria, Tamaulipas; Tampico, Tampico, Tamaulipas; Guadalupe, Guadalupe, Zacatecas; Fresnillo, Fresnillo, Zacatecas; Zacatecas, Zacatecas, Zacatecas; Jerez de García Salinas, Jerez, Zacatecas; y Victor Rosales, Calera, Zacatecas.

CIUDADES ORIGEN STMP DEL HINTERLAND DEL PUERTO DE TOPOLOBAMPO	Culiacán Rosales, Culiacán, Sinaloa; Los Mochis, Ahome, Sinaloa; Guasave, Guasave, Sinaloa; Guamúchil, Salvador Alvarado, Sinaloa; Ciudad Obregón, Cajeme, Sonora; y Navojoa, Navojoa, Sonora, desde las cales los usuarios del STMP arriban principalmente mediante transporte público al puerto de Pichilingue.
CIUDADES ORIGEN STMC DEL HINTERLAND DEL PUERTO DE TOPOLOBAMPO	Juárez, Juárez, Chihuahua; Cuauhtémoc, Cuauhtémoc, Chihuahua; Los Mochis, Ahome, Chihuahua; Guasave, Guasave, Chihuahua; Guamúchil, Salvador Alvarado, Sinaloa; Hermosillo, Hermosillo, Sonora; Ciudad Obregón, Cajeme, Sonora; Heroica Nogales, Nogales, Sonora; San Luis Río Colorado, San Luis Río Colorado, Sonora; y Navojoa, Navojoa, Sonora.
CIUDADES ORIGEN STMC	CIUDADES ORIGEN STMC del Hinterland de MAZATLÁN y CIUDADES ORIGEN STMC del Hinterland del Puerto de Topolobampo.
[redacted]	[redacted]
COMISIÓN O COFECE	Comisión Federal de Competencia Económica.
[redacted]	[redacted]
CONSTITUCIÓN	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
COPARMEX	Confederación Patronal de la República Mexicana.
CRITERIOS TÉCNICOS	"*CRITERIOS Técnicos para el cálculo y aplicación de un Índice Cuantitativo para medir la Concentración del Mercado*", emitidos por la COMISIÓN el veintitrés de abril de dos mil quince y publicados en el DOF el catorce de mayo de dos mil quince.
CRUCEROS TURÍSTICOS	Servicios de Turismo Náutico que se realizan mediante Embarcaciones Mayores clasificadas como de Pasajeros, para Navegación con fines recreativos comerciales, en las vías navegables y que tengan capacidad para brindar a los usuarios servicios de pernocta y descanso durante la travesía. También se consideran Cruceros Turísticos, los servicios recreativos o deportivos realizados con Embarcaciones Menores, si las mismas tienen capacidad para veinte Pasajeros o más y la travesía exceda de veinticuatro horas.[11]

[11] De conformidad con el artículo 658, del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN.

Eliminado: 4 celdas

DGMR	Dirección General de Mercados Regulados de la COMISIÓN.
DICTAMEN PRELIMINAR O DP	Dictamen Preliminar emitido por la AUTORIDAD INVESTIGADORA el treinta y uno de mayo de dos mil veintitrés y publicado en el DOF el ocho de junio de dos mil veintitrés.
DISPOSICIONES	Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica, 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.
DISPOSICIONES DE MEDIOS ELECTRÓNICOS	Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica de emergencia sobre el uso de medios electrónicos en ciertos procedimientos tramitados ante la Comisión Federal de Competencia Económica, publicadas en el DOF el veinticinco de junio de dos mil veinte, cuya última modificación aplicable a la investigación al rubro citada es la publicada en el DOF el veintiuno de septiembre de dos mil veintiuno.
DOF	Diario Oficial de la Federación.
ESCRITO MANIFESTACIONES BJ	Escrito de manifestaciones presentado por BAJA FERRIES el seis de julio de dos mil veintitrés.
ESCRITO MANIFESTACIONES TMC	Escrito de manifestaciones presentado por TMC el cinco de julio de dos mil veintitrés.
ESTATUTO	Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica, publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.
EXPEDIENTE	Los autos del expediente DC-001-2022.[12]
FE DE HECHOS	Fe de hechos de fecha veintitrés de junio de dos mil veintitrés presentada como anexo del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[redacted]	[redacted]

[12] En adelante, todas las referencias relativas a folios se entenderán hechas respecto del EXPEDIENTE salvo señalamiento en específico en contrario.

Eliminado: 2 celdas

[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]
IHH	Índice de Herfindahl – Hirschman.
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
INSTALACIONES PORTUARIAS	Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones, en el estado de Baja California Sur.[13]
[redacted]	[redacted]
LEY DE NAVEGACIÓN	Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el DOF el primero de junio de dos mil seis, cuya última reforma se publicó en el DOF el siete de diciembre de dos mil veinte.
LEY DE PUERTOS	Ley de Puertos, publicada en el DOF el diecinueve de julio de mil novecientos noventa y tres, cuya última reforma se publicó en el DOF el siete de diciembre de dos mil veinte.
LFCE	Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce, cuya reforma aplicable fue publicada en el DOF el veinte de mayo de dos mil veintiuno.
LISTA	Lista de notificaciones de la COFECE.
LIE	Ley de Inversión Extranjera 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.
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 se publicó en el DOF el tres de mayo de dos mil veintitrés.

[13] De acuerdo con lo establecido en el artículo 2, fracción VI, de la LEY DE PUERTOS.

Eliminado: 6 celdas

MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA	Los servicios de transporte marítimo de pasajeros y carga rodada en navegación de cabotaje, con origen o destino en Baja California Sur y servicios relacionados.
MERCADOS RELEVANTES	MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – MAZATLÁN, MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN.
MERCADOS RELEVANTES STMC	Hace referencia al MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN.
MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE - MAZATLÁN	Mercado relevante cuya dimensión servicio corresponde al STMC y cuya dimensión geográfica corresponde a la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN.
MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO	Mercado relevante cuya dimensión servicio corresponde al STMC y cuya dimensión geográfica corresponde a la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO.
MERCADOS RELEVANTES STMP	Hace referencia al MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y el MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – MAZATLÁN.
MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE - MAZATLÁN	Mercado relevante cuya dimensión servicio corresponde al STMP y cuya dimensión geográfica corresponde a la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN.
MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO	Mercado relevante cuya dimensión servicio corresponde al STMP y cuya dimensión geográfica corresponde a la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO.
NAVIERAS	Prestadores del STMC y/o STMP en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA.
NOM-012-SCT-2-2017	NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de

	jurisdicción federal, publicada en el DOF el veintiséis de diciembre de dos mil diecisiete.
OFICIALÍA	Oficialía de Partes de la COMISIÓN.
OPERADOR	Conductores de los vehículos movilizados mediante el STMC, lo cual incluye ayudantes y/o auxiliares.
PEMEX	Petróleos Mexicanos.
[redacted]	[redacted]
PERIODO INVESTIGADO	Periodo investigado, comprendido del primero de enero de dos mil dieciocho al treinta y uno de diciembre de dos mil veintidós.
PERITO 1	Perito en materia de Economía, ofrecido por BAJA FERRIES.
PERITO 2	Perito en materia de Logística de Puertos, ofrecido por BAJA FERRIES.
PERMISO	Permiso otorgado a las NAVIERAS para prestar el servicio de transporte de pasajeros, a bordo de los TRANSBORDADORES, con el cual pueden prestar el STMP en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA.[14]
PIB	Producto Interno Bruto.
PICHILINGUE – MAZATLÁN	Ruta marítima entre las instalaciones de la APIBCS en el puerto de Pichilingue, La Paz, Baja California Sur y las instalaciones de la ASIPONA MAZATLÁN, en el puerto de Mazatlán, Sinaloa, en ambos sentidos.
PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO	Ruta marítima entre las instalaciones de la APIBCS en el puerto de Pichilingue, La Paz, Baja California Sur y las instalaciones de la ASIPONA TOPOLOBAMPO en el puerto de Topolobampo, Ahome, Sinaloa, en ambos sentidos.
PUERTOS	Los puertos de Pichilingue en Baja California Sur, Mazatlán en Sinaloa y Topolobampo en Sinaloa.
REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN	Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicado en el DOF el cuatro de marzo de dos mil quince.

[14] De conformidad con el artículo 42 de la LEY DE NAVEGACIÓN y de conformidad con el artículo 227 del Reglamento de Navegación.

Eliminado: 2 celdas

REGLAMENTO DE PUERTOS	Reglamento de la Ley de Puertos, publicado en el DOF el dieciséis de diciembre de dos mil veintiuno.
RUTAS	PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE – MAZATLÁN.
SANTA ROSALÍA – GUAYMAS	Ruta marítima entre las instalaciones de la APIBCS en el puerto de Santa Rosalía, Mulegé, Baja California Sur y las instalaciones de la ASIPONA GUAYMAS en el puerto de Guaymas, Sonora, en ambos sentidos.
SEMAR	Secretaría de Marina.
SERVICIOS RELACIONADOS	De conformidad con el capítulo X del REGLAMENTO DE PUERTOS, se refiere a los servicios portuarios, que son el remolque interior, amarre de cabos, servicio de lanchaje, servicios generales a embarcaciones, servicios de maniobras y servicios conexos.
STMC	Servicio de transporte marítimo de carga rodada, que se presta mediante TRANSBORDADOR en rutas que enlazan el macizo continental mexicano con Baja California Sur, en un trayecto previamente definido, previo pago de una tarifa.
STMP	Servicio de transporte marítimo de pasajeros, que se presta mediante TRANSBORDADOR en rutas que enlazan el macizo continental mexicano con Baja California Sur, en un trayecto previamente definido, previo pago de una tarifa denominada pasaje.
[redacted]	[redacted]
TMC	Transportación Marítima de California, S.A. de C.V.
TRANSBORDADOR	Embarcaciones para carga rodante -*roll on, roll off* / *ro-ro* – diseñadas y construidas con rampa de acceso y embarcaciones *ferry boat*. Las cuales sirven para cargar y descargar y/o transportar unidades de arrastre, automóviles, pasajeros, autobuses, camiones de carga, etc., en navegación interior, costera, cabotaje y de altura.[15]
[redacted]	[redacted]

[15] visible en la siguiente dirección electrónica: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5334608&fecha=04/03/2014#gsc.tab=0.

Eliminado: 4 celdas

[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]
USUARIOS COMERCIALES	Personas físicas o morales que movilizan vehículos terrestres de carga de uso comercial, con o sin mercancías, entre los diferentes PUERTOS, por lo general como parte de un proceso logístico.
USUARIOS PARTICULARES	Personas físicas o morales que se movilizan junto con su vehículo terrestre entre los diferentes PUERTOS con fines particulares.
VOLARIS	Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V.
[redacted]	[redacted]

I. ANTECEDENTES

PRIMERO. El veintidós de noviembre de dos mil veintidós, la AI emitió el acuerdo de inicio del procedimiento señalado en el artículo 96 de la LFCE, en relación con los artículos 130, párrafo tercero y 140, primer párrafo, de la LEY DE NAVEGACIÓN, al advertirse la posible ausencia de condiciones de competencia efectiva en los servicios de transporte marítimo de pasajeros y carga rodada en navegación de cabotaje, con origen o destino en Baja California Sur y servicios relacionados,[16] cuyo extracto se publicó en el DOF[17] y en el portal de Internet de la COMISIÓN[18] el treinta de noviembre de dos mil veintidós, en términos de la fracción III del artículo 96 de la LFCE.

SEGUNDO. El diez de febrero de dos mil veintitrés, la AI emitió un acuerdo mediante el cual amplió el periodo de investigación, publicado en la página de Internet de la COMISIÓN el catorce de febrero de dos mil veintitrés.[19]

TERCERO. El veintisiete de abril dos mil veintitrés, la AI emitió el acuerdo de conclusión de la investigación, publicado en la página de la COMISIÓN el mismo día.[20]

---

[16] Folios 001 al 033 del EXPEDIENTE.
[17] Véase en la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5672883&fecha=30/11/2022#gsc.tab=0. Folios 051 y 063.
[18] Véase en la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2022/11/DC_001_2022_ExtractoDeAcuerdoDeInicio.pdf.
[19] Véase en la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2023/02/DC_001_2022_ExtractoAcuerdoAmpliacion.pdf
[20] Véase en la página de Internet de la Publicación en la dirección electrónica: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2023/04/27.04.2023-DC-001-2022-Extracto-ACDO-CONCLUSION.pdf

Eliminado: 6 celdas

CUARTO. El treinta y uno de mayo de dos mil veintitrés, 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 cuya dimensión geográfica corresponde a la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO; **(ii)** el mercado relevante constituido por el STMP y cuya dimensión geográfica corresponde a la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN; **(iii)** el mercado relevante constituido por el STMC y cuya dimensión geográfica corresponde a la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO; y **(iv)** el mercado relevante constituido por el STMC y cuya dimensión geográfica corresponde a la ruta PICHILINGUE –MAZATLÁN.

El ocho de junio de dos mil veintitrés, se publicó el extracto del DP en el DOF[21] y su versión pública en el portal de Internet de la COMISIÓN.[22]

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

FECHA	AUTORIDAD/AGENTE ECONÓMICO NOTIFICADO
07.06.2023	TMC[23]
08.06.2023	SEMAR[24]
	BAJA FERRIES[25]

SEXTO. El catorce de junio de dos mil veintitrés, el Secretario Técnico de la COMISIÓN 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 previsto en las fracciones VI a X del artículo 96 de la LFCE.[26]

SÉPTIMO. El veintisiete de junio de dos mil veintitrés, [redacted] presentó un escrito de manifestaciones al DP. Mediante acuerdo emitido por la DGAJ el once de julio de dos mil veintitrés, se determinó que [redacted] no tiene interés en el presente procedimiento.[28]

OCTAVO. El treinta de junio de dos mil veintitrés, [redacted] presentó un escrito de manifestaciones al DP. Mediante acuerdo emitido por la DGAJ el catorce de julio de dos mil veintitrés, se determinó que [redacted] no tiene interés jurídico en el presente procedimiento.[30]

---

[21] Se encuentra disponible en la página de Internet: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5691674&fecha=08/06/2023#gsc.tab=0.
[22] Véase en la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2023/06/31-05-2023-DC-001-2022-DICTAMEN-PRELIMINAR.pdf.
[23] Folios 15283 a 15284.
[24] Folios 15290 a 15292.
[25] Folios 15287 a 15289.
[26] Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el dieciséis de junio de dos mil veintitrés. Folios 15299 a 15301.
[27] Folios 15407 a 45768.
[28] Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el trece de julio de dos mil veintitrés. Folios 16046 a 16051.
[29] Folios. 15778 a 15857.
[30] Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el primero de agosto de dos mil veintitrés. Folios 16055 a 16061.

Eliminado: 6 palabras

NOVENO. El cinco de julio de dos mil veintitrés, TMC[31] presentó un escrito de manifestaciones al DP.

DÉCIMO. El seis de julio de dos mil veintitrés, APIBCS[32] y BAJA FERRIES[33] presentaron un escrito de manifestaciones al DP.

DÉCIMO PRIMERO. El dos de agosto de dos mil veintitrés, la DGAJ emitió un acuerdo por medio del cual se determinó que APIBCS no tiene interés en el presente procedimiento.[34]

DÉCIMO SEGUNDO. El dos de agosto de dos mil veintitrés, la DGAJ emitió un acuerdo, por medio del cual, entre otras cuestiones, reconoció el interés jurídico de TMC y BAJA FERRIES en el presente procedimiento y previno a TMC respecto del ofrecimiento de la prueba pericial en materia de economía.[35] El quince de agosto de dos mil veintitrés, TMC presentó un escrito por medio del cual pretendió desahogar la prevención.

DÉCIMO TERCERO. El veintinueve de agosto de dos mil veintitrés la DGAJ emitió un acuerdo ("**ACUERDO ADMISIÓN**"), por medio del cual, entre otras cuestiones, se pronunció sobre la admisión de diversas pruebas ofrecidas por BAJA FERRIES, del mismo modo desechó la prueba pericial ofrecida por TMC.[36]

DÉCIMO CUARTO. El siete de septiembre de dos mil veintitrés, se levantaron dos actas en que se hizo constar que el PERITO 1 y PERITO 2 aceptaron y protestaron su encargo, con la finalidad de desahogar las pruebas periciales en Economía y en Logística de Puertos ofrecidas por BAJA FERRIES.

DÉCIMO QUINTO. El once de septiembre de dos mil veintitrés, la DGAJ emitió un acuerdo por medio del cual: (i) tuvo por acreditada la personalidad de los peritos, así como protestados y aceptados los cargos conferidos; y (ii) se apercibió a BAJA FERRIES que, en caso de que los peritos no presentaran su respectivo dictamen pericial en el plazo señalado, las pruebas periciales ofrecidas se tendrían por desiertas.[37] Dicho acuerdo se notificó por comparecencia a BAJA FERRIES el trece de septiembre de dos mil veintitrés.

DÉCIMO SEXTO. El veintiséis de septiembre de dos mil veintitrés, el Secretario Técnico de la COMISIÓN emitió un acuerdo mediante el cual ordenó ampliar el plazo original señalado en el artículo 96, fracción VIII, de la LFCE para el desahogo de las pruebas del procedimiento, por un término equivalente de veinte días hábiles adicionales, contados a partir del día siguiente a aquel

---

[31] Folios 15858 a 15864.
[32] Folios 15865 a 15872.
[33] Folios. 15873 a 16045.
[34] Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el cuatro de agosto de dos mil veintitrés de dos mil veintiuno. Folios 16069 a 16073.
[35] Folios 16074 a 16078.
[36] Dicho acuerdo se notificó personalmente a BAJA FERRIES el primero de septiembre de dos mil veintitrés y por lista en la misma fecha.
[37] Folios 16529 a 16531.

en que fenezca el plazo original.[38] Dicho acuerdo se notificó por lista el veintisiete de septiembre de dos mil veintitrés.

DÉCIMO SÉPTIMO. Los peritos ofrecidos por BAJA FERRIES presentaron sus dictámenes en las fechas señaladas en la siguiente tabla:

Perito[39]	Solicitud de prórroga	Acuerdo de prórroga	Dictamen
PERITO 1	25.09.2023	03.10.2023[40]	11.10.2023[41]
PERITO 2			25.10.2023[42]

DÉCIMO OCTAVO. El primero de noviembre de dos mil veintitrés, el Secretario Técnico de la COMISIÓN emitió un acuerdo por medio del cual tuvo por integrado el EXPEDIENTE el veinticinco de octubre de dos mil veintitrés.

DÉCIMO NOVENO. El nueve de noviembre de dos mil veintitrés, el Pleno de la COMISIÓN, en sesión ordinaria emitió el acuerdo CFCE-290-2023,[43] mediante el cual determinó que, derivado del incendio suscitado el seis de noviembre de dos mil veintitrés y por las razones que se exponen en el acuerdo, se declaraba inhábil el seis de noviembre de dos mil veintitrés y, por lo tanto, se determinó que no correrían los términos procesales el día señalado.

VIGÉSIMO. El veinticuatro de noviembre de dos mil veintitrés, el Pleno de la COMISIÓN ordenó la ampliación del plazo señalado en el artículo 96, fracción X, de la LFCE para emitir la resolución correspondiente, por un término equivalente de treinta días hábiles adicionales, contados a partir del día siguiente a aquel en que feneciera el plazo original.[44] Dicho acuerdo se notificó por lista el veintisiete de noviembre de dos mil veintitrés.

VIGÉSIMO PRIMERO. El doce de diciembre de dos mil veintitrés, el Pleno de la COMISIÓN, en sesión excepcional emitió el acuerdo CFCE-322-2023,[45] mediante el cual determinó que, derivado de tres sismos acontecidos el mismo día, con epicentro en la Alcaldía Álvaro Obregón, en la Ciudad de México y por las razones que se exponen en el acuerdo, se declaraba inhábil el doce de diciembre de dos mil veintitrés y, por lo tanto, se determinó que no correrían los términos procesales el día señalado.

---

[38] Folio 16544 a 16546. El primer plazo de veinte días, para el desahogo de las pruebas del procedimiento transcurrió del primero de septiembre de dos mil veintitrés, al veintinueve de septiembre de dos mil veintitrés. El segundo plazo de veinte días transcurrió del dos de octubre al veintiséis de octubre de dos mil veintitrés.

[39] La primera columna hace referencia al perito designado por los agentes con interés en el procedimiento, la segunda a la fecha en que fue solicitada la prórroga para rendir los dictámenes periciales, la tercera a la fecha del acuerdo mediante el cual se acordó de conformidad la prórroga respectiva y la cuarta a la fecha en que los peritos rindieron los dictámenes periciales a su cargo.

[40] Folio 16547 a 16549.

[41] Folio 16550 a 16596.

[42] Folio 16600 a 16662.

[43] Publicado en el DOF el diecisiete de noviembre de dos mil veintitrés.

[44] El primer plazo feneció el doce de diciembre de dos mil veintitrés.

[45] Publicado en el DOF el diecinueve de diciembre de dos mil veintitrés.

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:[46]

"[…]

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 y carga rodada en navegación de cabotaje, con origen o destino en Baja California Sur 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, XI, y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, y 96, fracción V, de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE); (1) 1, 2 y 110, fracción II, de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES); (2) y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO). (3)

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 el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA en vista de que, en los MERCADOS RELEVANTES, (4), (5), (6), (7), (8) se advierte lo siguiente: ***i)*** *existe una alta concentración de mercado;* ***ii)*** *los Agentes Económicos(9) tienen la capacidad de fijar tarifas, sin que ningún AGENTE ECONÓMICO pueda, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder;* ***iii)*** *los AGENTES ECONÓMICOS cuentan con capacidad de restringir el abasto, sin que sea posible la respuesta de competidores actuales o potenciales;* ***iv)*** *existen barreras a la entrada de tipo económico y normativo, y* ***v)*** *no existe suficiente capacidad disponible en el puerto de Pichilingue en Baja California Sur para prestar servicios a TRANSBORDADORES(10) en las mismas condiciones (por ejemplo, de horario) que las que tienen las empresas ya establecidas.*

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 su marco jurídico y sus características relevantes (sección 4). Enseguida, se determinan los MERCADOS RELEVANTES, conforme al artículo 58 de la LFCE (sección 5). Posteriormente, se expone el análisis para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES (sección 6). Por último, se expone la determinación (sección 7).

Respecto de las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para la realización de la investigación, los artículos 130 y 140 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos actualizan el supuesto establecido en el primer párrafo del artículo 96 de la LFCE. 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 la fracción V del artículo 96 de la LFCE.

---

[46] Véase en la página de Internet de la publicación en la dirección electrónica: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5691674&fecha=08/06/2023#gsc.tab=0

A continuación, se resumen los elementos y hechos que se consideran en el DICTAMEN PRELIMINAR, con base en los cuales la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó, preliminarmente, que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES.

1. Descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA

El MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA se compone de dos servicios: el servicio de transporte marítimo de carga rodada, que se presta mediante TRANSBORDADOR en rutas que enlazan el macizo continental mexicano con Baja California Sur, en un trayecto previamente definido, previo pago de una tarifa (STMC) y el servicio de transporte marítimo de pasajeros, que se presta mediante TRANSBORDADOR, en un trayecto previamente definido, previo pago de un pasaje, en virtud de un contrato de transporte marítimo de pasajeros que consta en un boleto, en rutas que enlazan el macizo continental mexicano con Baja California Sur (STMP).

Las rutas consideradas para la prestación de los servicios que conforman el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA son las siguientes: PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE - MAZATLÁN (RUTAS). Los puertos relacionados con las rutas son: el puerto de Pichilingue, el puerto de Topolobampo y el puerto de Mazatlán, los cuales cuentan con infraestructura y edificaciones destinadas a la atención de las embarcaciones (INSTALACIONES PORTUARIAS) y servicios portuarios y conexos (SERVICIOS RELACIONADOS), los cuales permiten a oferentes del STMC y/o STMP prestar el servicio desde estos puertos.

2. Determinación de los MERCADOS RELEVANTES

La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó la existencia de los siguientes MERCADOS RELEVANTES:

I. *MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO.*

II. *MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE - MAZATLÁN.*

III. *MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO.*

IV. *MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE - MAZATLÁN.*

A continuación, se resumen los elementos considerados para obtener dichos mercados relevantes.

2.1. MERCADOS RELEVANTES STMC

2.1.1. Sustitución por el lado de la demanda

En primer lugar, la AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró que los demandantes del STMC pueden agruparse en dos tipos:

I. *USUARIOS PARTICULARES, que generalmente son personas físicas o morales que buscan transportarse junto con su vehículo terrestre particular de un puerto a otro. El tipo de vehículos que utilizan son, generalmente, automóviles, motocicletas, motorhomes y autos con remolque.*

II. *USUARIOS COMERCIALES, quienes son personas físicas o morales que, generalmente, movilizan vehículos terrestres de carga, con o sin mercancías (propia o de terceros), entre los diferentes puertos. De acuerdo con la clasificación tarifaria, los vehículos de carga generalmente son: autobuses, doble rodado, grúa, mudanza, torthon, tractor, tráiler y pipas.*

Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó la sustitución del STMC respecto de: ***i)*** *el autotransporte;* ***ii)*** *el transporte ferroviario de carga;* ***iii)*** *el transporte aéreo de carga;* ***iv)*** *otros medios de transporte marítimo de carga, y* ***v)*** *otras rutas del mismo servicio.*

En cuanto a la sustitución entre el STMC y el autotransporte, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que dicha sustitución se ve limitada debido a que: ***i)*** *existen incrementos sustanciales en los tiempos de traslado;* ***ii)*** *los USUARIOS COMERCIALES perciben restricciones relacionadas con las dimensiones de los vehículos de autotransporte de carga que pueden circular por la red carretera de la península*

de Baja California, y ***iii)*** *se observan incrementos significativos en los costos asociados al combustible y peajes.*

De la misma manera, la AUTORIDAD INVESTIGADORA *determinó que no existe sustitución entre el STMC y el transporte ferroviario de carga debido a la falta de infraestructura ferroviaria que llegue hasta Baja California Sur.*

Por otro lado, en cuanto a la sustitución entre el STMC y el transporte aéreo de carga, se observó que dicho modo de transporte no permite transportar carga rodada. Adicionalmente, la AUTORIDAD INVESTIGADORA *analizó el volumen de carga no rodada que ha sido transportada en avión y determinó que el volumen de carga transportado mediante transporte aéreo es marginal en comparación con el volumen de carga transportado mediante el STMC, por lo que no se trata de una alternativa viable.*

Asimismo, respecto de otros medios de transporte marítimo, se examinó la sustitución respecto de buques de carga seca, distintos al TRANSBORDADOR, *y buques de carga a granel. Sobre los primeros, la* AUTORIDAD INVESTIGADORA *determinó que se requieren realizar maniobras para la descarga y carga de contenedores y/o cajas, lo cual implica tiempos y costos adicionales para los usuarios. Sobre los segundos, la* AUTORIDAD INVESTIGADORA *determinó que transportar mercancía mediante buques de carga a granel conlleva un proceso de envasado que implica costos adicionales. Además, en cualquier caso, se observó que ninguna embarcación distinta al* TRANSBORDADOR *permite transportar carga rodada.*

Por último, la AUTORIDAD INVESTIGADORA *analizó la posibilidad de que los usuarios del STMC acudan de manera indistinta a la ruta* PICHILINGUE – MAZATLÁN *o a la ruta* PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO. *Al respecto, se determinó que las rutas no son sustitutas entre sí debido a que:* ***i)*** *la elección de ruta se encuentra motivada por la ubicación inicial del demandante del STMC y obedece al esquema logístico del cual forma parte el STMC,* ***ii)*** *un cambio en la ruta implicaría un incremento en los tiempos de traslado;* ***iii)*** *existe una diferencia en las tarifas de ambas rutas, y* ***iv)*** *los usuarios mostraron en general preferencia por utilizar solo una de las* RUTAS *durante el periodo del primero de enero de dos mil dieciocho al treinta y uno de diciembre de dos mil veintidós (*PERIODO*).*

Derivado de lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA *concluyó que ninguno de esos servicios ejerce presión competitiva al STMC, ni la ruta* PICHILINGUE-MAZATLÁN *y la ruta* PICHILINGUE -TOPOLOBAMPO *ejerce presión competitiva entre sí, por el lado de la demanda y, por tanto, no forman parte del mismo mercado relevante.*

2.1.2. Sustitución por el lado de la oferta

La AUTORIDAD INVESTIGADORA *examinó la existencia de oferentes que pudieran prestar el STMC sin incurrir en costos considerables. Para ello, analizó los siguientes medios de transporte como:* ***i)*** *buques de carga seca,* ***ii)*** *buques de carga a granel,* ***iii)*** *posibilidad de los* AGENTES ECONÓMICOS *de ofrecer el STMC indistintamente en cualquiera de las* RUTAS.

Respecto del primero, la AUTORIDAD INVESTIGADORA *determinó que el STMC y los servicios que ofrecen los operadores de buques de carga seca no pertenecen al mismo mercado relevante debido a lo siguiente:* ***i)*** *los oferentes se encuentran limitados por la estructura de las embarcaciones actuales, y* ***ii)*** *los oferentes tendrían que adquirir un* TRANSBORDADOR, *lo cual implicaría los mismos costos que tienen los nuevos entrantes.*

Relativo a los buques de carga a granel, la AUTORIDAD INVESTIGADORA *concluyó que los oferentes del transporte marítimo en ese tipo de embarcaciones no pueden prestar el STMC. Lo anterior se debe a que los oferentes del transporte marítimo se encuentran limitados por el tipo de servicio que ofrecen a través de dichas embarcaciones. Es decir, para poder prestar el STMC, los oferentes de transporte marítimo tendrían que adquirir un buque especializado en carga rodada, lo cual implicaría los mismos costos que tienen los nuevos entrantes.*

Respecto del tercer punto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA examinó la posibilidad de que los oferentes de la ruta PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO trasladen, de manera oportuna y suficiente, sus embarcaciones a la ruta PICHILINGUE-MAZATLÁN, y viceversa. Al analizar la posibilidad de sustitución, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que todas las embarcaciones han concentrado cuando menos 90% (noventa por ciento) de sus viajes en una sola RUTA y que la única embarcación que cambió de ruta de forma no transitoria lo hizo debido a que fue reemplazada por otra embarcación.

Por ello, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los movimientos de embarcaciones entre las RUTAS han sido resultado de reconfiguraciones de la oferta de cada NAVIERA, y no como resultado de incrementos de tarifas de una ruta frente a otra.

Como consecuencia, la AUTORIDAD INVESTIGADORA descartó la posibilidad de que los oferentes del STMC tengan incentivos a cambiar embarcaciones de una ruta a otra para responder ante incrementos de precios.

2.2. MERCADO RELEVANTE STMP

2.2.1. Sustitución por el lado de la demanda

Para determinar la sustitución por el lado de la demanda, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó si existen alternativas viables al STMP que permitan a los demandantes del STMP trasladarse entre las CIUDADES ORIGEN STMP y las CIUDADES DESTINO STMP.

La AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó diversas opciones de transporte que un usuario del STMP podría considerar como sustituto del servicio: autotransporte, transporte ferroviario de pasajeros, transporte aéreo de pasajeros, transporte marítimo en embarcaciones distintas al TRANSBORDADOR y otras rutas del mismo servicio.

Respecto del autotransporte, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que el STMP y el autotransporte terrestre federal de pasajeros pertenecen a mercados relevantes distintos en su dimensión producto, pues no representarían sustitutos viables para los usuarios. Lo anterior, debido a que, al analizar la sustitución del STMP por el autotransporte federal de pasajeros, se observa un incremento sustancial en el costo y tiempo de traslado, lo cual no hace factible su sustitución.

En cuanto al transporte ferroviario de pasajeros, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que dicho servicio no forma parte de los MERCADO RELEVANTES STMP debido a que no existe infraestructura ferroviaria que arribe a Baja California Sur.

Por otro lado, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que el transporte aéreo de pasajeros no pertenece al mismo mercado relevante de ninguno de los dos MERCADOS RELEVANTES STMP. Lo anterior se debe a que es poco probable que los usuarios dirijan su demanda al servicio aéreo de pasajeros ante un incremento en los precios del STMP, pues la mayoría de los vuelos entre los aeropuertos de Baja California Sur y los aeropuertos en las CIUDADES ORIGEN STMP cuentan con escalas y representan un incremento sustancial en tiempo y costos, mientras que los vuelos directos incrementan sustancialmente el precio y el servicio aéreo no permite documentar la misma cantidad o volumen de equipaje que el STMP.

*Por otro lado, la AUTORIDAD INVESTIGADORA descartó que otros medios de transporte marítimo pertenezcan a los MERCADOS RELEVANTES STMP. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó la sustitución entre el STMP y el servicio que proveen las embarcaciones con permisos para la prestación del servicio de transporte de pasajeros, los cuales se clasifican en: **i)** permisos para la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros, **ii)** permisos para la prestación del servicio de turismo náutico y, **iii)** permiso para la prestación del servicio de crucero turístico.*

Sobre los primeros, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que actualmente solo una embarcación, distinta al TRANSBORDADOR, cuenta con el permiso para la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros en Baja California Sur. Sin embargo, no presta el servicio de transporte de

pasajeros de manera regular y pública, ni lo hace en las RUTAS. Por ello, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que es poco probable que, ante un aumento en los precios del STMP, los usuarios del STMP dirijan su demanda hacia las embarcaciones distintas al TRANSBORDADOR con permiso para la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros, toda vez que, la única embarcación que tiene ese permiso no presta el servicio de transporte de pasajeros de manera pública y no lo hace en las RUTAS.

En segundo lugar, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó el servicio de turismo náutico y concluyó que, del análisis de los permisos observados, no se observa que ofrezcan el servicio de transporte regular de pasajeros entre Baja California Sur y el macizo continental. Asimismo, concluyó que el servicio de turismo náutico es de naturaleza turística que se presta a través de embarcaciones menores normalmente en navegación interior. En consecuencia, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que es poco probable que, ante un aumento en los precios del STMP, los usuarios dirijan su demanda hacia las embarcaciones con permiso para la prestación del servicio de turismo náutico.

En tercer lugar, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó el permiso para la prestación del servicio de crucero turístico, sobre el cual determinó que no pertenece a los MERCADOS RELEVANTES STMP, derivado del modelo de negocio de los prestadores que cuentan con este tipo de permiso y de las características de las embarcaciones.

Por último, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó la posibilidad de que los usuarios acudan de manera indistinta a cualquiera de las RUTAS. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que: ***i)*** *los usuarios eligen la ruta que les suponga menor tiempo de traslado;* ***ii)*** *si los usuarios modifican su elección de ruta, esto incrementaría sustancialmente sus tiempos de traslado;* ***iii)*** *las diferencias tarifarias entre las RUTAS no compensan los costos incrementales de traslado; y* ***iv)*** *la sustitución de acudir a las RUTAS estaría limitada a horarios en específico. Debido a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que las rutas PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE – MAZATLÁN no son sustitutas entre sí por el lado de la demanda.*

2.2.2. Sustitución por el lado de la oferta

Para determinar si otros servicios pueden entrar dentro de los MERCADOS RELEVANTES STMP, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó los siguientes servicios: ***i)*** *turismo náutico;* ***ii)*** *crucero turístico, y* ***iii)*** *servicios prestados por embarcaciones con PERMISO que actualmente solo ofrecen el STMC. Asimismo, para determinar una posible sustitución por el lado de la oferta, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó la posibilidad de los oferentes del STMP de atender cualquiera de las RUTAS.*

Respecto de las embarcaciones con permisos de turismo náutico, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que éstos no son sustitutos del STMP debido a que el servicio se encuentra limitado a la navegación interior y debido al hecho de que, en el corto plazo, no podrían entrar a ofrecer el STMP, dado que requerirían incurrir en los mismos costos de un nuevo entrante.

En segundo lugar, relativo a las embarcaciones con permisos de crucero turístico, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que los cruceros turísticos tendrían que incurrir en los costos de reconfiguración de sus embarcaciones. Debido a lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que los cruceros turísticos no pueden cubrir la demanda del STMP y, por lo tanto, no pertenecen al mismo mercado relevante.

En tercer lugar, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó las embarcaciones con el PERMISO y que actualmente ofrecen únicamente el STMC. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que es inviable que dichas embarcaciones ofrezcan el STMP. En consecuencia, se determina que pertenecen a mercados relevantes distintos a los MERCADOS RELEVANTES STMP.

Por último, respecto de la posibilidad de los oferentes del STMP de atender cualquiera de las RUTAS, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que es poco probable que se traslade un TRANSBORDADOR de una ruta a otra, solamente para responder a incrementos de precio en el STMP en la otra ruta. Lo

anterior, ya que existe un costo de oportunidad que consiste en la pérdida de los ingresos que se obtenían en la ruta original, además de que el único proveedor del STMP en ambas rutas es Baja Ferries, S.A.P.I. de C.V. (BAJA FERRIES).

2.2.3. Dimensión geográfica

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que las rutas PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE – MAZATLÁN constituyen mercados relevantes geográficos en sí mismos, tanto para el STMP como para el STMC, derivado de que: ***i)*** *para los usuarios del STMC y STMP es altamente improbable sustituir entre dichas rutas debido a los incrementos en tiempos de traslado y costos incrementales de sustituirlas;* ***ii)*** *no es probable que los oferentes de los servicios trasladen sus embarcaciones de una ruta a otra debido a que incurrirían en el costo de oportunidad de dejar desatendida una ruta; y* ***iii)*** *los usuarios del STMC y STMP no podrían acudir a rutas distintas a las mencionadas a demandar los servicios, debido a que no existen otros prestadores de los servicios referidos.*

3. Análisis sobre condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES

3.1. Participaciones de mercado y grado de concentración en los MERCADOS RELEVANTES

En esta sección, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó las participaciones de mercado de las NAVIERAS y el grado de concentración en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES.

3.1.1. MERCADOS RELEVANTES del STMC

La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN contaron únicamente con la participación de las NAVIERAS BAJA FERRIES y Transportación Marítima de California, S.A. de C.V. (TMC), las cuales presentaron participaciones de mercado elevadas y estáticas entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós.

Respecto del MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO, la participación promedio de BAJA FERRIES durante ese periodo fue de 71.9% (setenta y uno punto nueve por ciento), mientras que la participación promedio de TMC fue de 28.1% (veintiocho punto uno por ciento).

Los niveles del Índice de Herfindahl Hirschman (IHH) superan en todos los años referidos los 5,000 (cinco mil) puntos. En este sentido, el IHH se ubica por encima de los 2,000 (dos mil) puntos, lo cual, de conformidad con los "CRITERIOS Técnicos para el cálculo y aplicación de un Índice Cuantitativo para medir la Concentración del Mercado"(19) (CRITERIOS TÉCNICOS) emitidos por la COMISIÓN, es indicativo de un elevado grado de concentración. Por ende, el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO presentó, entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós, una estructura de mercado altamente concentrada.

En el caso del MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-MAZATLÁN, entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós, las participaciones de mercado de BAJA FERRIES y TMC, fueron, en promedio, de 40.9% (cuarenta punto nueve por ciento) y de 59.1% (cincuenta y nueve punto uno por ciento), respectivamente. En ese mismo periodo, el IHH presentó valores superiores a 5,000 (cinco mil) puntos, por lo que se concluye que el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-MAZATLÁN es un mercado altamente concentrado.

Por lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que los MERCADOS RELEVANTES STMC se caracterizan por estar altamente concentrados y presentar participaciones de mercado sumamente estáticas.

3.1.2. MERCADOS RELEVANTES STMP

La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que el STMP sólo ha sido prestado por BAJA FERRIES, tanto en el MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO como en el MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE-MAZATLÁN (MERCADOS RELEVANTES STMP). Por lo tanto, la participación de mercado de

BAJA FERRIES fue de 100% (cien por ciento) entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós en ambos MERCADOS RELEVANTES STMP.

3.2. Capacidad de fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES

La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que los AGENTES ECONÓMICOS tienen la capacidad de fijar precios debido a las siguientes consideraciones. En primer lugar, toda vez que antes de la emisión del presente DICTAMEN PRELIMINAR, la COMISIÓN no ha emitido una resolución que establezca que no existen condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES del STMC y del STMP en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA y, por ende, la Secretaría de Marina no ha estado facultada para establecer la base de regulación de tarifas en tales MERCADOS RELEVANTES, se concluye que, actualmente, en los MERCADOS RELEVANTES referidos, los AGENTES ECONÓMICOS prestadores del STMP y del STMC pueden establecer libremente sus tarifas.

En segundo lugar, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó las tarifas establecidas por TMC y BAJA FERRIES en los MERCADOS RELEVANTES STMC y determinó que el índice tarifario presentó una serie de incrementos a lo largo del periodo comprendido entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós, y no presentó disminuciones ante la reducción de los costos del combustible, el cual es uno de los principales rubros de costos para la prestación del STMC.

En el caso de TMC, durante el periodo del quince de junio de dos mil dieciocho al nueve de diciembre de dos mil veintidós modificó las tarifas del STMC en 4 (cuatro) ocasiones. Al analizar dichas modificaciones, se observa que se mantuvieron principalmente constantes.

Por ello, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que TMC incrementó sus tarifas de forma generalizada en cada una de las categorías del STMC. El incremento porcentual acumulado entre dos mil dieciocho y dos mil veintidós estuvo entre 37.8% (treinta y siete punto ocho por ciento) y 53.0% (cincuenta y tres punto cero por ciento) en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE- MAZATLÁN, y entre 39.5% (treinta y nueve punto cinco por ciento) y 57.4% (cincuenta y siete punto cuatro por ciento) en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO, en ambos casos, de acuerdo con las categorías del servicio.

En el caso de BAJA FERRIES, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que las tarifas aumentaron en 8 (ocho) ocasiones. Dicho incremento osciló entre el 30.7% (treinta punto siete por ciento) y 52.3% (cincuenta y dos punto tres por ciento) como incremento porcentual acumulado entre dos mil dieciocho y dos mil veintidós en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-MAZATLÁN, mientras que en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO fue de entre 40.9% (cuarenta punto nueve por ciento) y 66.6% (sesenta y seis punto seis por ciento), en ambos casos, de acuerdo con las categorías del servicio.

En lo que respecta a las tarifas en los MERCADOS RELEVANTES STMP, éstas se mantuvieron estables durante la mayor parte del periodo comprendido entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós, periodo en el cual presentaron dos incrementos. No obstante, no mostraron dinamismo respecto a los cambios en el costo del combustible, uno de los principales rubros de costos del STMP.

Derivado de los datos anteriores, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que BAJA FERRIES y TMC tienen la capacidad de fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES STMC, mientras que BAJA FERRIES tiene la capacidad de fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES STMP; en ambos casos, sin que exista algún competidor que pueda contrarrestar dicha capacidad.

3.3. Capacidad de restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES

La AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que en los 2 (dos) MERCADOS RELEVANTES del STMC los AGENTES ECONÓMICOS participantes tienen la capacidad de restringir la oferta.

Lo anterior, debido a que la AUTORIDAD INVESTIGADORA detectó suspensiones en el STMC en los MERCADOS RELEVANTES, sin que esa reducción de capacidad hubiera sido contrarrestada por algún

competidor actual o potencial. En efecto, si bien una de las causales de revocación de los PERMISOS es la de no ejercer los derechos conferidos, un permisionario podría dejar de prestar el servicio hasta por 6 (seis) meses, sin que el PERMISO le sea revocado por parte de la Autoridad Marítima Nacional.

Asimismo, en el caso del STMC, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que, conforme a las capacidades utilizadas en los TRANSBORDADORES en los MERCADOS RELEVANTES, si un competidor restringe el abasto o dejara de prestar el STMC en alguno de los mercados, el otro difícilmente podría cubrir la demanda que previamente era atendida por su contraparte.

En cuanto a los MERCADOS RELEVANTES del STMP, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que aun cuando los TRANSBORDADORES se utilicen a la mitad de su capacidad, al haber un único prestador de servicios, ante la interrupción o reducción del servicio, no existe otro participante que pueda ofrecer de manera oportuna el STMP. Asimismo, de la información que obra en el EXPEDIENTE, no se observa que otros AGENTES ECONÓMICOS hayan pretendido entrar a prestar dicho servicio.

Por ello, las NAVIERAS que prestan el STMC y el STMP tienen la capacidad de restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES.

3.4. Existencia de barreras a la entrada

3.4.1. Barreras a la entrada de tipo económico

La AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que existen barreras a la entrada de tipo económico en los MERCADOS RELEVANTES debido al monto y plazo de recuperación de la inversión requerida, y la ausencia de usos alternativos de infraestructura y equipo.

3.4.2. Barreras de tipo normativo

La AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que los AGENTES ECONÓMICOS que han entrado o deseen entrar a prestar el STMC y/o el STMP en navegación de cabotaje a través de TRANSBORDADORES en los MERCADOS RELEVANTES necesitan el PERMISO, cumplir con los requisitos y pagos de derechos correspondientes, así como acceder a servicios portuarios, previo pago de éstos. A pesar de ello, no se tienen elementos que sugieran que dichos trámites constituyan una barrera infranqueable a la entrada. Asimismo, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que no existe evidencia sobre discriminación en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos prestadores de servicios del STMC y/o STMP. En cualquier caso, los requisitos de nacionalidad para las NAVIERAS que deseen participar en los MERCADOS RELEVANTES, (21) así como la limitación a la participación del capital extranjero (22) acotan la participación de personas extranjeras en los MERCADOS RELEVANTES.

3.4.3. Otro tipo de barreras a la entrada

La AUTORIDAD INVESTIGADORA señaló que no se observaron elementos en el EXPEDIENTE que corroboraran que existieran limitaciones a la competencia en los mercados internacionales o restricciones constituidas por prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos en los MERCADOS RELEVANTES.

3.4.4. Elementos que pueden alterar la oferta de otros competidores

La AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró que debido a: ***i)*** *la poca transparencia en la necesidad del servicio de remolcador para el STMC y/o STMP,* ***ii)*** *los cobros realizados unilateralmente por la prestación de dicho servicio, y* ***iii)*** *la existencia de pocos competidores en ese servicio; representan un incremento en los costos para las NAVIERAS, lo que constituye un elemento que, previsiblemente, puede generar una distorsión en la oferta de los actuales y potenciales competidores de los MERCADOS RELEVANTES.*

3.5. Posibilidades de acceso a fuentes de insumo

Para conocer las posibilidades de acceso a fuentes de insumos para prestar el STMP y el STMC en los MERCADOS RELEVANTES, la AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró que las NAVIERAS demandan

SERVICIOS RELACIONADOS que se prestan en las INSTALACIONES PORTUARIAS. Por ende, uno de los principales insumos para prestar el STMP y/o STMC en los MERCADOS RELEVANTES es el acceso a los puertos que los componen. Este acceso es proporcionado por los administradores portuarios. Por lo anterior, el acceso a las INSTALACIONES PORTUARIAS y a SERVICIOS RELACIONADOS son insumos que la AUTORIDAD INVESTIGADORA detectó como necesarios para prestar el STMC y/o STMP en los MERCADOS RELEVANTES. Entre los SERVICIOS RELACIONADOS que se han utilizado para prestar el STMP y el STMC se encuentran: pilotaje, remolque, amarre de cabos, lanchaje y servicios generales a las embarcaciones.

Al respecto, la Administración Portuaria Integral de Baja California Sur, S.A. de C.V. (APIBCS) manifestó que existe capacidad disponible en el puerto de Pichilingue para oferentes actuales o potenciales del STMP y STMC. Sin embargo, la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó datos de la capacidad operativa y utilizada de los PUERTOS proporcionada por esa autoridad, particularmente para el STMC y el STMP, y calculó la proporción de la capacidad utilizada y disponible por servicio en el puerto de Pichilingue. Particularmente, del análisis de la capacidad operativa y utilizada del puerto de Pichilingue, que es común para ambas RUTAS, se identificó que dicho puerto ha operado a su máxima capacidad de atención de TRANSBORDADORES durante la mayor parte del PERIODO.

Además, las NAVIERAS señalaron que, para continuar con el flujo logístico requerido por sus usuarios, el mejor horario de navegación es aquel que les permite llegar al puerto de Pichilingue por la mañana. Aunado a esto, documentos de APIBCS, autoridad del puerto de Pichilingue, reconocen que, en horas de embarque y desembarque, el puerto se congestiona.

De igual forma, se observó que el Puerto de Pichilingue cuenta con 4 (cuatro) muelles aptos para el uso de TRANSBORDADORES; no obstante, solo 2 (dos) tienen las características óptimas para recibir las embarcaciones que prestan el STMC.

Así, la AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que existen limitantes físicas en las instalaciones portuarias en el puerto de Pichilingue, el puerto común para ambas rutas de los MERCADOS RELEVANTES. Además, existen condiciones en el puerto que generan que exista congestión. Por lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró que un nuevo oferente enfrentaría dificultades para entrar a operar en los MERCADOS RELEVANTES.

4. Conclusión

En vista de todos los elementos examinados con anterioridad, esta autoridad concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES, considerando que:

- *En los MERCADOS RELEVANTES STMC participan únicamente dos AGENTES ECONÓMICOS, BAJA FERRIES y TMC, que detentan altas participaciones de mercado.*
- *En los MERCADOS RELEVANTES STMP existe un único AGENTE ECONÓMICO que participa en el mercado.*
- *No se observan competidores actuales y/o potenciales que puedan contrarrestar la capacidad de fijar precios y/o restringir el abasto de los AGENTES ECONÓMICOS que prestan el STMC y/o STMP en los MERCADOS RELEVANTES.*
- *Existen barreras a la entrada y otros elementos que, de manera conjunta, limitan la posibilidad de que otros AGENTES ECONÓMICOS ingresen al mercado, tales como:*
    - *El monto de las inversiones requeridas para la adquisición de las embarcaciones para prestar los servicios de STMC y/o STMP en los MERCADOS RELEVANTES, así como su plazo de recuperación.*
    - *No existe suficiente capacidad disponible en el puerto de Pichilingue para que nuevos prestadores del STMC y/o STMP pudieran entrar a operar en los MERCADOS RELEVANTES, en las mismas condiciones que los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos.*

5. Determinación

Debido a lo anteriormente expuesto, la Autoridad Investigadora determina preliminarmente lo siguiente, de conformidad con los artículos señalados en el presente extracto:

PRIMERO. *La Autoridad Investigadora concluye que hay elementos para determinar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES, constituidos por el STMC y el STMP, en cada una de las rutas siguientes:*

- *PICHILINGUE– TOPOLOBAMPO*
- *PICHILINGUE– MAZATLÁN*

SEGUNDO*. Notifíquese mediante oficio a la Secretaría de Marina el Dictamen Preliminar del Expediente DC-001-2022, que concluye que hay elementos para determinar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes señalados en el resolutivo PRIMERO del Dictamen Preliminar del Expediente DC-001-2022 Lo anterior, conforme al artículo 163, fracción IV, de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica.*

TERCERO. *Notifíquense los datos relevantes del Dictamen Preliminar del Expediente DC-001-2022 a los Agentes Económicos que demuestren tener interés en el asunto, para que puedan manifestar en el Expediente DC-001-2022 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 Ley Federal de Competencia Económica.(24) Lo anterior, conforme al artículo 163, fracción V, de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica.*

CUARTO*. Publíquese la versión pública del Dictamen Preliminar del Expediente DC-001-2022 en el sitio de Internet de la Comisión Federal de Competencia Económica, conforme a los artículos 96, fracción V, de la Ley Federal de Competencia Económica, y 163, fracción V, de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica.*

QUINTO. *Remítase el Expediente DC-001-2022 a la Secretaría Técnica de la Comisión Federal de Competencia Económica, a fin de que, una vez emitido y notificado el Dictamen Preliminar del Expediente DC-001-2022, tramite el procedimiento establecido en el artículo 96, fracciones VI a X, de la Ley Federal de Competencia Económica, de conformidad con los artículos 18 y 20, fracción VII, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica.*

Ciudad de México, a treinta y uno de mayo de dos mil veintitrés.- Así lo acordó y firma el Titular de la Autoridad Investigadora, ***José Manuel Haro Zepeda****.- Rúbrica.*

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.[47] Asimismo, se precisa lo siguiente en relación con su calificación:[48]

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 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***

---

[47] 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.

[48] 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 apegado 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 judicando. 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.

> ***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*".[49]
>
> "***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]".[50]

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 de este. 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 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]".[51]

---

[49] Registro: 185425; [J]; 9a. Época; 1a. Sala; S.J.F. y su Gaceta; t. XVI, diciembre de 2002; pág. 61; 1a/J. 81/2002.
[50] 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.
[51] 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.).

*"**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".*[52]

*"**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 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]".[53]

*"**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***

---

[52] Registro: 269435; [J]; 6a. Época; 3a. Sala; S.J.F.; vol. CXXVI, Cuarta Parte; pág. 27.

[53] 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.).

> ***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]".[54]
>
> "***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*".[55]
>
> "***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*".[56]

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.

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*

---

[54] 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.
[55] 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.
[56] Registro: 820565; [TA]; 8a. Época; T.C.C.; S.J.F.; t. IV, Segunda Parte-1, julio a diciembre de 1989; pág. 160.

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".[57]

"***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*".[58]

"***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]".[59]

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 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*

---

[57] 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.).
[58] 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.).
[59] 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.

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]".[60]

"***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]".[61]

"***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*".[62]

"***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*".[63]

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

---

[60] 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.).
[61] 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.
[62] 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.
[63] 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.

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.*"[64]

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.

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.

---

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

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

BAJA FERRIES

3.1 INDEBIDA FUNDAMENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

BAJA FERRIES manifestó en síntesis lo siguiente:[65]

> **El procedimiento de investigación no colma todos los elementos previstos en el artículo 96 de la LFCE, en relación con los artículos 130 y 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN para que la AI iniciara de oficio o a petición de parte la investigación, por lo que el DP es ilegal.**
>
> **La facultad de la AI para iniciar de oficio una investigación en el MERCADO INVESTIGADO debe derivar de una solicitud expresa de la SEMAR.**
>
> **El hecho que el tercer párrafo del artículo 130 y el primer párrafo del artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN señalen que "*La Secretaría estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de transporte marítimo de* [mercancías/ 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 de los artículos 130 y 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN se desprende que la AI requiere de la solicitud previa de la SEMAR para iniciar una investigación en el MERCADO INVESTIGADO. Lo anterior, cobra sentido pues al ser la SEMAR la autoridad que conoce técnicamente la operación de las rutas en el STMC y el STMP es quien cuenta con información para reconocer la posible falta de competencia efectiva en los mercados y al tener dicha información es dicha autoridad quien decidirá, en el ámbito de su competencia, solicitar la intervención de la COFECE, caso contrario la COFECE estaría invadiendo facultades de la SEMAR al iniciar procedimientos que pueden terminar en la aplicación de regulaciones tarifarias innecesarias trayendo como consecuencia la distorsión de los mercados. Adicionalmente la AI tampoco demostró la existencia de un decreto o acuerdo del Ejecutivo Federal que le ordenará iniciar de oficio la investigación.**

Los argumentos de BAJA FERRIES son **infundados**, pues: (i) no consideran el conjunto de disposiciones legales y reglamentarias conforme a las cuales la AI emitió el acuerdo de inicio del procedimiento de investigación, en particular el artículo 96 de la LFCE y la LEY DE NAVEGACIÓN.

Al respecto, 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*

[65] Páginas 7 a 11 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

petición de parte afectada ***la resolución u opinión que corresponda****, para lo cual se estará al siguiente procedimiento* [énfasis añadido]".

Por su parte, el párrafo tercero del artículo 130 y el primer párrafo del artículo 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN señalan:

> "*Artículo 130.- Las tarifas de fletes para los servicios regulares en navegación de altura y los recargos serán libremente pactados por los transportistas y los usuarios de conformidad con lo dispuesto en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.*
>
> [...]
>
> *La Secretaría estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de transporte marítimo de mercancías* ***cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva.***
>
> [...]
>
> *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, el artículo 96 de la LFCE es el ordenamiento que faculta a la COFECE para resolver u opinar -sea de oficio o a solicitud del Ejecutivo- sobre condiciones de competencia efectiva en el STMC y STMP. Por lo tanto, existe una disposición expresa en la LFCE que habilita a esta Comisión para iniciar el procedimiento para determinar condiciones de competencia efectiva de oficio, siempre y cuando existan disposiciones legales o reglamentarias que establezcan la posibilidad de que la Comisión resuelva u opine sobre condiciones de competencia efectiva en determinados mercados, como acontece en el presente caso. La disposición legal a que hace referencia la LFCE en el artículo 96, en el caso del STMC y el STMP, es la LEY DE NAVEGACIÓN.

Así, de la lectura integral del artículo 96 de la LFCE y de los artículos 130 y 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN se desprende la posibilidad de que la COFECE emita de oficio una resolución sobre condiciones de competencia en el STMC y el STMP. Al existir esta facultad, y contrario a las manifestaciones de BAJA FERRIES, la AI no está obligada, ni tiene como requisito previsto en la LFCE o las DRLFCE, acreditar la solicitud de la SEMAR ni de alguna parte afectada para iniciar la investigación prevista en el artículo 96 de la LFCE.

En consecuencia, es incorrecta la apreciación de BAJA FERRIES en cuanto a que la LEY DE NAVEGACIÓN, debía obligar de manera expresa a la COFECE a iniciar la investigación en el STMC y el STMP para que se considere legal, puesto que la facultad prevista en el artículo 96 de la LFCE únicamente está sujeta a que la opinión o resolución que en su caso se emita se prevea en alguna disposición legal que así lo requiera.

Así las cosas, si la facultad para establecer bases regulatorias de tarifas en el STMC y el STMP que tiene la SEMAR, conforme a la LEY DE NAVEGACIÓN, depende necesariamente de un pronunciamiento del Pleno de la COFECE, es claro que existe una norma habilitadora para el trámite de un procedimiento de condiciones de competencia en el STMC y el STMP y, por consiguiente, la posibilidad de iniciar de oficio la investigación, ya que debe entenderse al sistema

jurídico mexicano como aquel dotado de unidad, coherencia y consistencia.[66] 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 y carga rodada en navegación de cabotaje, con origen o destino en Baja California Sur 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, 130 y 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN.

Por otra parte, con relación a la manifestación de BAJA FERRIES relativa a que debió existir algún decreto del Ejecutivo Federal que solicitara el inicio de la investigación para que la AI pudiera haber iniciado de oficio la investigación, se precisa 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 y, la segunda, a petición del Ejecutivo Federal, de la autoridad coordinadora del sector correspondiente o de parte afectada, por lo que es incorrecto el argumento de BAJA FERRIES en donde señala que para iniciar de oficio una investigación debió haber mediado alguna de esas solicitudes.

Una actuación de oficio es aquella que una autoridad efectúa por decisión propia, sin previo requerimiento de parte, siempre y cuando se encuentre contemplada en las disposiciones legales aplicables (como resultan ser los artículos 130 y 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN), por lo que es incorrecto el argumento relativo a que debió existir una solicitud previa del Ejecutivo Federal para iniciar de oficio la investigación.

Respecto a la manifestación de BAJA FERRIES relativa a que la COFECE está invadiendo facultades de la SEMAR se precisa que, entre las facultades de la COFECE está la de investigación y, en su caso, emisión de una resolución que determine la falta de condiciones de competencia. Mientras

---

[66] Sirve de apoyo la siguiente tesis emitida por el PJF: "***INTERPRETACIÓN CONFORME. SU NATURALEZA DUAL EN EL SISTEMA JURÍDICO MEXICANO***. *La Suprema Corte de Justicia de la Nación determinó diversas funciones de la interpretación conforme, como principio, método hermenéutico y técnica de interpretación. Esta múltiple conceptualización permite tener como postulado fundamental la posibilidad de emplearla siguiendo dos reglas, consistentes, una, en interpretar las disposiciones jurídicas en concordancia con las normas constitucionales y, otra, en elegir entre los diversos sentidos interpretativos que admita un texto normativo, el que sea conforme con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Las reglas precedentes denotan que, en el sistema jurídico mexicano, la llamada interpretación conforme es una herramienta metodológica de carácter dual, que funciona como regla interpretativa para determinar el significado de enunciados normativos (fijación de las condiciones necesarias para la decisión judicial) y como criterio para calificar la validez del significado atribuido a los enunciados normativos (justificación de la decisión judicial). En el primer caso, no es más que una expresión de la interpretación sistemática que consiste* ***en atribuir a una disposición un determinado significado, en armonía con el que se confiere a otras disposiciones previamente interpretadas (en este caso, normas de carácter constitucional), a partir de la presunción de que el derecho es un sistema dotado de unidad, coherencia y consistencia****. Como condición justificante de la decisión judicial, la interpretación conforme es un criterio para la selección de la técnica interpretativa (literal, teleológica, histórica, restrictiva, extensiva, sistemática, etcétera), mediante la cual habrá de asignarse significado al enunciado normativo de que se trate, debiendo tenerse como válido el que resulte más adecuado o conforme con los principios y valores contenidos en la Norma Suprema* [énfasis añadido]". Registro digital: 2017437. Instancia: PRIMER 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. Décima Época. Materias(s): Común. Tesis: I.1o.A.E.78 K (10a.). Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 56, julio de 2018, Tomo II, página 1503. Tipo: Aislada.

que, entre las facultades de la SEMAR, se encuentra establecer la base de la regulación tarifaria en la prestación del STMC y el STMP. En consecuencia, no se invade la esfera de facultades de la SEMAR, pues la COFECE no establece base de regulación tarifaria alguna en la prestación del STMC y el STMP. De hecho, conforme a los artículos 130 y 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN, la Secretaría puede ejercer la facultad de establecer la base de regulación tarifaria cuando en opinión de la COFECE no existan condiciones de competencia efectiva, por lo que esta es una condición para el ejercicio de las facultades por parte de la SEMAR.

Por último, respecto a que la SEMAR es quien cuenta con información para reconocer la posible falta de competencia efectiva en los mercados y al tener dicha información es dicha autoridad quien decidirá, en el ámbito de su competencia, solicitar la intervención de la COFECE, se señala a BAJA FERRIES que pasa por alto que la COFECE es la autoridad en materia de competencia en México (salvo en los sectores de radiodifusión y telecomunicaciones), y de conformidad con lo establecido en el artículo 28 de la CONSTITUCIÓN y la LFCE tiene dentro de sus facultades conocer y resolver sobre condiciones de competencia efectiva, pues las resoluciones que se emitan en términos del artículo 96 de la LFCE no tienen por objeto realizar un pronunciamiento respecto aspectos técnicos de la operación de las rutas en el STMC y el STMP, sino solamente determinar si existen o no, condiciones de competencia efectiva en un mercado determinado.

3.2 VIOLACIÓN AL DERECHO DE AUDIENCIA, DEFENSA Y TUTELA JUDICIAL

BAJA FERRIES manifestó en síntesis lo siguiente:[67]

> **La AI violó los derechos de audiencia, defensa y tutela efectiva previstos en los artículos 1°, 14, 16 17 y 20 de la CONSTITUCIÓN, toda vez que me notificó una versión del DP con secciones ocultas y pretende que realice manifestaciones y ofrezca elementos de prueba en contra de dicha versión lo cual es antijurídico.**
>
> **La AI debió haber notificado una versión del DP que mantuviera la información como confidencial, pero que al menos hiciera al DP entendible. Hay partes del DP a las cuales no pude tener acceso y, por tal motivo, no puedo pronunciarme al respecto, es decir, la información aportada por otros agentes económicos debió haber sido de mi conocimiento si con base en ella se pretenden hacer afirmaciones tan graves.**
>
> **Tanto la doctrina como el PJF han establecido que las formalidades esenciales del procedimiento consisten en los elementos indispensables para garantizar una oportuna y adecuada defensa. Así, resulta que tanto el derecho a ofrecer y desahogar pruebas, así como el derecho de alegar son condiciones del debido proceso o garantía de audiencia establecido en el artículo 17 de la CONSTITUCIÓN. Además, los tribunales han extendido dichas formalidades a cualquier procedimiento en el que el Estado pueda restringir o regular los derechos de los particulares. Por ello dichas formalidades aplican al derecho administrativo sancionador, al tener la misma naturaleza jurídica y derivar de la facultad punitiva del Estado, aunado a que se desarrolla en las mismas etapas, es decir, primero la autoridad realiza una investigación inquisitiva y de**

[67] Páginas 11 a 25 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

encontrar elementos suficientes sujetan al gobernado a un procedimiento de privación de derechos.[68] De lo anterior se desprende que cualquier autoridad que ejerza una función materialmente jurisdiccional debe proporcionar una tutela efectiva de los derechos del particular.

No pasa desapercibido que el posible argumento de la COFECE sea que este procedimiento es un procedimiento especial, el cual no busca fincar responsabilidades a nadie sino resolver condiciones de competencia por lo que en todo caso no se estaría transgrediendo el derecho de defensa, lo cual es incorrecto, pues dicho procedimiento no sólo pretende realizar una declaración de inexistencia de condiciones de competencia en el MERCADO INVESTIGADO, sino que con dicho procedimiento se puede actualizar la condición para que la SEMAR regule las tarifas del STMC y del STMP en Baja California Sur. Por lo tanto, si bien el DP no imputa ilícitos de competencia sí implica la posibilidad de que se regulen precios y tarifas en el STMC y el STMP. Es decir, en virtud de la declaratoria nace una nueva situación jurídica para BAJA FERRIES en tanto que hará que automáticamente la SEMAR imponga regulación de precios y tarifas en los mercados relevantes. Por lo tanto, la declaratoria produce una afectación a mis derechos.

En este sentido, si bien es cierto que el presente procedimiento no dirime una controversia entre partes contendientes o entre agentes económicos y la AI, lo cierto es que durante la sustanciación del procedimiento establecido en el artículo 96 de la LFCE, se establecen diversas etapas en las que la AI prepara su resolución definitiva. En ese tenor, al no otorgar a BAJA FERRIES acceso a todos los elementos del EXPEDIENTE para poder presentar manifestaciones en contra del DP, la AI viola todos los estándares de debido proceso, audiencia y tutela judicial.

Al suscitarse una tensión entre los derechos fundamentales de defensa y tutela efectiva previstos en los artículos 14 y 17 de la CPEUM y los derechos a la información y a clasificar la información secreta previstos en los artículos 6 y 16 del mismo ordenamiento, la AI debió de ponderar dicha situación y concluir que debe prevalecer el derecho de defensa y tutela judicial. La importancia para los particulares de tener acceso al EXPEDIENTE para preparar una adecuada defensa es reconocida a nivel nacional en todos los ámbitos, en todos los fueros, incluso tratándose de los derechos de la víctima o del ofendido en la CONSTITUCIÓN. La autoridad debe de respetar el derecho a una defensa adecuada y a la garantía de audiencia, mediante el acceso al EXPEDIENTE y a todos los datos, información y hechos en que se basó dicha autoridad

---

[68] Cita: "***DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR. PARA LA CONSTRUCCIÓN DE SUS PROPIOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES ES VÁLIDO ACUDIR DE MANERA PRUDENTE A LAS TÉCNICAS GARANTISTAS DE DERECHO PENAL, EN TANTO AMBOS SON MANIFESTACIONES DE LA POTESTAD PUNITIVA DEL ESTADO.***" Época: Novena Época; Registro: 174488; Instancia: Pleno; Tipo de Tesis: Jurisprudencia; Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; Tomo XXIV, Agosto de 2006; Materia(s): Constitucional, Administrativa; Tesis: P. /J. 99/2006; Página: 1562

para sujetarlo a un procedimiento privativo.[69] Y es privativo porque nuestra situación jurídica cambiaría al pretender declararse la falta de condiciones de competencia efectiva en los mercados en los que participan. Aún y cuando la COFECE no compartiera este criterio no cabe duda que existe una afectación a los derechos humanos, pues debió haberse notificado un DP contra el cual hubiéramos podido defendernos adecuadamente conociendo las bases sobre las cuales descansan las afirmaciones de la AI.

No obstante, la AI notificó una versión del DP en donde no nos hace del conocimiento todos los razonamientos, los hechos, las pruebas, los datos e información en los que se basó la AI para determinar la inexistencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES.

La AI pasa por alto que la información testada fue proporcionada por agentes económicos que no son nuestros competidores. En este sentido, no se explica cómo es que el conocimiento de dicha información afectaría la posición competitiva de los agentes económicos que proporcionaron la información, es decir, dicha información sólo nos servirá para plantear nuestra defensa y no podría perjudicar a agentes económicos que no son nuestros competidores.

Por otra parte, la clasificación de reserva de algún documento en términos de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y de la propia LFCE implica que las documentales no pueden ser públicas, es decir, que ninguna persona ajena al juicio puede imponerse de ellas, salvo las partes que intervienen en procedimiento, lo cual no impide que las partes en el juicio puedan conocer la totalidad de las constancias, cosa que se nos ha impedido. Como lo ha establecido el Segundo Tribunal Colegiado de Circuito, especializado en competencia económica, radiodifusión y telecomunicaciones, en el caso Ambiderm, la información que la AI le oculta a los agentes con interés en el asunto para defenderse es indispensable para plantear argumentos para combatir los fundamentos y motivos que llevaron a la AI a emitir sus aseveraciones.[70]

Se destaca que lo planteado anteriormente ya ha sido resuelto por Tribunales Colegiados de Circuito, especializados en competencia económica y por la SCJN quien

---

[69] Cita: "***DERECHO A UNA DEFENSA ADECUADA DE AUDIENCIA. LA POSIBILIDAD DE PRESENTAR UN ESCRITO CON ALEGATOS NO IMPLICA EL RESPETO A ESTOS DERECHOS FUNDAMENTALES.***" [TA]; 10a. Época; la. Sala; S.J .F. y su Gaceta; Libro XII , Septiembre de 2012; Tomo I; Pág. 501. la. CCXXII/2012 (10a.). "***DERECHO DE DEFENSA. SUS CARACTERÍSTICAS Y DIFERENCIAS CON LA GARANTÍA DE NO AUTOINCRIMINACIÓN.***" [TA]; 9a. Época; I a. Sala; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXI, Enero de 2005; Pág. 414. 1 a. CXXI V /2004. "***SUSPENSIÓN PROVISIONAL. PROCEDE CONCEDERLA SI EL ACTO RECLAMADO CONSISTE EN LA NEGATIVA DEL MINISTERIO PÚBLICO DE PERMITIR EL ACCESO A LA AVERIGUACIÓN PREVIA AL INCULPADO, SU DEFENSOR O PERSONA DE CONFIANZA (LEGISLACIÓN DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN).***" [TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXXI , Mayo de 20 I O; Pág. 2074. IV .1 o.P.48 P. "***JUICIO DE AMPARO. LEGITIMACIÓN DEL OFENDIDO PARA PROMOVERLO DURANTE LA AVERIGUACIÓN PREVIA CUANDO SE LE IMPIDE ACCESO AL EXPEDIENTE.***" [TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XIII , Mayo de 2001; Pág. 1165 . l.5o.P.12 P.

[70] Cita: "*Ambiderm, S.A. de C. V. Resolución a la Queja 129/2015. Segundo Tribunal Colegiado de Circuito, especializado en competencia económica, radiodifusión y telecomunicaciones. Magistrado relator: Jean Claude Tron Petit*"

ha señalado que debe otorgarse en juicio el acceso a toda la información para garantizar la debida defensa de las partes,[71] criterio que la AI pasó por alto, pues no dio acceso a la totalidad de la información ni nos notificó una versión del DP sin testar.

Los argumentos de BAJA FERRIES son **infundados** de conformidad con los razonamientos que se exponen a continuación:

En primer lugar, contrario a lo que manifiesta BAJA FERRIES, la resolución que derive de este procedimiento no tendrá un carácter privativo puesto que no existe un menoscabo, disminución o supresión de un derecho, por lo cual, a diferencia de lo que plantea BAJA FERRIES, no operan en este contexto las formalidades esenciales del procedimiento que integran el debido proceso. En efecto, el artículo 14 constitucional establece la garantía de audiencia, en el sentido de que nadie puede ser privado de sus derechos, "*sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento*". No obstante, en el presente caso ello no acontece, pues incluso si le asistiera razón en cuanto a que existe información confidencial a la que no tuvo acceso, no se habría transgredido la garantía de audiencia, pues 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. Las resoluciones en estos procedimientos tienen una naturaleza declarativa (no sancionadora),[72] en las cuales sólo se determina si existe poder sustancial o si existen o no condiciones de competencia en un mercado en específico. Por lo anterior, una resolución de esta naturaleza no puede generar perjuicio o afectación jurídica a los emplazados, por lo que se reitera no opera un derecho de defensa.[73]

En términos del artículo 96 de la LFCE, cualquier resolución que ponga fin al procedimiento sólo determina las condiciones de competencia en un mercado específico, sin que pueda decretarse una sanción, orden, regulación, acto que afecte la esfera jurídica de los particulares que concurran en los mercados que fueron materia de análisis. Incluso, la emisión de regulación tarifaria conforme la ley aplicable por parte de la SEMAR sería un acto futuro, potestativo y de realización incierta.

En este sentido, la atribución para determinar la regulación que corresponda como resultado de la declaratoria recae en la autoridad coordinadora del sector, por lo cual es falso que la resolución tenga efectos de forma directa e inmediata en la esfera jurídica de los agentes. La regulación sería un posible acto posterior que en todo caso tendría que emitir la autoridad sectorial e, incluso bajo

---

[71] Cita: Contradicción de tesis 121 /2014.De la anterior resolución surgió el criterio "***INFORMACIÓN CLASIFICADA COMO RESERVADA O CONFIDENCIAL EXHIBIDA CON EL INFORME JUSTIFICADO. EL JUEZ CONSTITUCIONAL, BAJO SU MÁS ESTRICTA RESPONSABILIDAD, PUEDE PERMITIR EL ACCESO A LAS PARTES A LA QUE CONSIDERE ESENCIAL PARA SU DEFENSA***".

[72] ***DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR. CONCEPTO DE SANCIÓN QUE DA LUGAR A SU APLICACIÓN***. 1ª. XXXV/2017 (10ª.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 40, marzo de 2017, Tomo I, página 441, Primera Sala.

[73] 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. Ver FORMALIDADES ESENCIALES DEL PROCEDIMIENTO. SON LAS QUE GARANTIZAN UNA ADECUADA Y OPORTUNA DEFENSA PREVIA AL ACTO PRIVATIVO. **P./J. 47/95, Tomo II, diciembre de 1995, página 133.**

ese escenario, no podría argumentarse *ex ante* —sin conocer sus alcances y contenido— que tal acto causaría un perjuicio o efecto privativo a los agentes.

Finalmente, el procedimiento previsto en el artículo 96 de la LFCE no está diseñado para que los agentes económicos se defiendan contra el dictamen preliminar de la AI. En cambio, este procedimiento prevé que cualquier agente que acredite interés en el asunto pueda manifestar lo que a su derecho convenga y presentar elementos de convicción, con el objetivo de que la Comisión se allegue de mayores elementos de análisis previo a una resolución final. En este sentido, el Legislador estableció reglas procesales y de trámite especiales y distintas respecto de los otros procedimientos previstos en la LFCE —sancionatorios o correctivos— en los cuales sí existe una exigencia de respetar el debido proceso con todas sus formalidades esenciales, previstas en dichos procedimientos. Así, por ejemplo, (i) en un procedimiento de investigación por posibles prácticas monopólicas el Dictamen de Probable Responsabilidad debe emplazarse al presunto responsable (artículo 78, penúltimo párrafo de la LFCE), (ii) en un procedimiento de barreras o insumos esenciales, el Dictamen Preliminar respectivo debe notificarse a los agentes económicos que pudieran verse afectados por las medidas propuestas (artículo 94, fracción III de la LFCE). En contraste, en un procedimiento de declaratoria, como el caso que nos ocupa, la Comisión publica un extracto del Dictamen Preliminar en el DOF y los datos relevantes en los medios de difusión de la propia Comisión (artículo 96, fracción V de la LFCE), justamente para que los agentes estén en posibilidad de participar en el procedimiento. Se reitera que esta posibilidad, de que los agentes presenten sus propios elementos de convicción, tiene la finalidad de que la Comisión se allegue de mayores insumos previo a que emita su resolución, y no para habilitar propiamente un derecho de defensa que en el caso concreto no aplica.

En cualquier caso, cabe señalar que, en la tramitación del presente procedimiento, las partes que acreditaron interés tuvieron plena oportunidad de manifestarse al respecto, en apego a las formalidades y reglas establecidas en el artículo 96 de la LFCE y demás disposiciones aplicables.

Además, el EXPEDIENTE se ha encontrado a su disposición para consulta, con la salvedad de la información confidencial de la cual no sea titular, 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.

La COFECE tiene la obligación de resguardar y de no proporcionar la información señalada como confidencial, según lo establecen los artículos 3, 124[74] y 125, de la LFCE; 55, del ESTATUTO; y 35 del Reglamento de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales de la COFECE.[75] Asimismo, de conformidad con los artículos 124 de la LFCE y 43 de

---

[74] "*Artículo 124. Durante la investigación no se permitirá el acceso al expediente y, en la secuela del procedimiento, únicamente los Agentes Económicos con interés jurídico en éste podrán tener acceso al mismo,* ***excepto a aquella información clasificada como confidencial*** [énfasis añadido]".

[75] Publicado en el DOF el diez de mayo de dos mil diecisiete.

las DRLFCE existe una excepción al derecho de acceso a los expedientes cuando se trata de información clasificada o identificada como confidencial.

De lo anterior se desprende que la COFECE y sus funcionarios públicos se encuentran impedidos por la propia legislación de la materia para dar acceso a las constancias que hayan sido clasificadas con carácter de confidencial a personas distintas de los titulares la información y sus autorizados. En atención al principio de legalidad, esta autoridad no tiene facultades para inaplicar una disposición legal dado que, tanto el EXPEDIENTE como el DP, contienen información confidencial y este Pleno está imposibilitado para otorgarle acceso a los agentes económicos o, en su caso, modificar el carácter de la información, por lo cual no es posible permitirles el acceso a esta.

De conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias referidas, esta autoridad tiene la obligación de resguardar la información que ha sido clasificada previamente o identificada como confidencial durante el procedimiento de investigación y no le compete modificar esa clasificación.

En dado caso, únicamente el Poder Judicial de la Federación, a través del juicio de amparo, puede ordenar a la autoridad que llevó a cabo la clasificación, su modificación. Interpretación contraria al criterio citado por BAJA FERRIES, en el que es claro que solo el juez constitucional tiene la facultad de decidir si, a su consideración, es dable permitir a las partes acceso a la información que él considere esencial para su defensa, por lo que el precepto citado no confiere una obligación genérica para permitir el acceso a toda la información, sino que confiere una facultad de decisión que recae en el propio juez.[76]

La protección de la información confidencial es acorde con los límites que la propia CONSTITUCIÓN impone, pues los derechos fundamentales no son absolutos, sino que admiten límites, los cuales corresponde al legislador ordinario estipular en ley.

Aun suponiendo sin conceder que resultara aplicable un derecho de audiencia o derecho de defensa, como pretenden las partes, resulta aplicable al argumento que se analiza la resolución del recurso de queja número 129/2015, resuelto por el Primer TCC en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en el Distrito Federal (ahora, Ciudad de México) y jurisdicción en toda la República, que decretó lo siguiente:

> "*41. Esto significa que* ***no toda la información que obre en los expedientes de las autoridades merece ser considerada de manera indiscriminada como << indispensable para la adecuada defensa de las partes>>.*** *Y es en éste contexto, que* ***la inconforme no razona el por qué le resulta indispensable tener acceso a la debatida información que fue clasificada por las responsables de la COFECE como***

---

[76] Lo anterior, de conformidad con los criterios que se identifican con los rubros "*INFORMACIÓN CLASIFICADA COMO RESERVADA O CONFIDENCIAL EXHIBIDA CON EL INFORME JUSTIFICADO. EL JUEZ CONSTITUCIONAL, BAJO SU MÁS ESTRICTA RESPONSABILIDAD, PUEDE PERMITIR EL ACCESO A LAS PARTES A LA QUE CONSIDERE ESENCIAL PARA SU DEFENSA*" e "*INFORMACIÓN RESERVADA. CRITERIO DE PONDERACIÓN APLICABLE EN EL JUICIO DE AMPARO INDIRECTO PARA RESPETAR Y PRESERVAR LA REMITIDA EN EL INFORME JUSTIFICADO CON ESA CLASIFICACIÓN QUE COMPRENDE LOS ACTOS RECLAMADOS QUE DESCONOCE EL QUEJOSO, Y PROTEGER Y GARANTIZAR EL DERECHO A LA TUTELA JUDICIAL*".

> ***confidencial*** *y en tanto no existan razones de peso para estimar ilegítima o revocar esa calificación, debe de prevalecer la declaratoria y tratamiento.*
>
> *42. Es cierto que la información gubernamental es pública y debe imperar el principio de máxima publicidad, entendiendo por información pública aquélla que se haya dado a conocer por cualquier medio de difusión público o bien, se halle en registros o fuentes de acceso públicos; y en especial, resulta accesible toda la que implique un valor probatorio y pueda incidir en el adecuado ejercicio del derecho de defensa de las partes* [...]. *Sin embargo,* ***ese derecho fundamental tiene restricciones y una de ellas guarda relación con la información proveniente de otros gobernados que merece ser manejada con reserva, como son los secretos[77], considerados como bienes preciados y que también merecen tutela conforme al artículo 16 constitucional, a la par de los datos personales y la vida privada que igualmente tienen un fundamento y protección constitucional, ostentando este conjunto de información el carácter o cualidad de confidencial****.* [...]
>
> *57. De ahí que sea correcta la decisión de la jueza, pues tomando en cuenta que el procedimiento ante la COFECE está en la etapa de investigación, y la ley de la materia prohíbe durante ella tener acceso al expediente, además de ser enfática en señalar qué tipo de información se considera confidencial y exponerse la razón, siendo esta la que pueda causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de quien la haya proporcionado, contenga datos personales cuya difusión requiera su consentimiento, pueda poner en riesgo su seguridad o cuando por disposición legal se prohíba su divulgación, es que* ***dicha restricción legal es acorde con los límites que la propia Constitución impone, pues se debe recordar que los derechos fundamentales no son absolutos, sino que admiten límites, los cuales corresponde al legislador ordinario estipular en ley****.*
>
> *58. Por su parte, también debe resaltarse que* ***en el caso no se acredita que la información clasificada corresponda y sea pertinente a hechos que impliquen un thema probandi*** *– hechos disputados o base de una determinada acción y decisivos para la litis que son objeto y exigen prueba- como necesario fundamento para que el argumento base de la pretensión prospere.* [...]
>
> *59.* ***Así, se estima que no existe violación a los derechos de audiencia, defensa y tutela judicial efectiva, siendo correcta y pertinente la decisión de la a quo de restringir el acceso a la información clasificada como confidencial*** [énfasis añadido]".[78]

En consecuencia, como se puede observar de los artículos 96, fracción V y 163, fracción III, de las DRLFCE, la obligación de la Comisión es publicar un extracto y dar a conocer los datos relevantes, no así de notificar personalmente y menos aún de entregar a cada agente una versión específica del DP. No obstante, en este expediente se realizó de tal manera, y cada uno de ellos pudo tener acceso a la información principal que explica o desarrolla puntos torales del DP y de las conclusiones a las que llegó la AI en la etapa de investigación y que se encuentra testada únicamente la información que se clasificó como confidencial.

De acuerdo con el criterio contenido en la tesis de rubro "***AUDIENCIA, RESPETO A LA GARANTIA DE. DEBEN DARSE A CONOCER AL PARTICULAR LOS HECHOS Y MOTIVOS QUE ORIGINAN EL PROCEDIMIENTO QUE SE INICIE EN SU CONTRA***",[79] la garantía de audiencia consiste en la oportunidad que se concede al particular de poder defenderse y esto presupone, la necesidad de que los hechos y datos en los que la autoridad se basa para iniciar un procedimiento

---

[77] El pie de página correspondiente señala "*Industriales, comerciales, profesionales, fiscal, etc*".

[78] La versión pública de esta resolución se encuentra visible en el siguiente link: *http://sise.cjf.gob.mx/SVP/word1.aspx?arch=1304/130400001827151700030030004.doc_1&sec=Rogelio_Perez_Ballesteros&svp=1*

[79] Jurisprudencia; 7a. Época; 2a. Sala; S.J.F.; Volumen 199-204, Tercera Parte; Pág. 85. Registro no. 237 291.

que puede culminar con privación de derechos, sean del conocimiento del particular. Es así, que el criterio que invoca BAJA FERRIES no señala que para que la garantía de audiencia sea plena, el particular notificado deba tener acceso total e irrestricto a toda la información en el acto notificado, inclusive aquella que ha sido identificada o clasificada como confidencial en estricto cumplimiento de la legislación aplicable.

En el caso concreto BAJA FERRIES tuvo conocimiento del acto de autoridad (el DP), se le concedió la oportunidad de manifestar o alegar lo que a su derecho conviniera y de rendir pruebas.

La notificación del DP se llevó a cabo de conformidad con la LFCE. En particular, el artículo 96 fracción V de la LFCE que señala lo siguiente:

> "[…]
>
> *V. Concluida la investigación correspondiente y si existen elementos para determinar la existencia de poder sustancial, o que no hay condiciones de competencia efectiva, u otros términos análogos, la Comisión emitirá un dictamen preliminar dentro de un plazo de treinta días contados a partir de la emisión del acuerdo que tenga por concluida la investigación, y* ***un extracto del mismo será publicado en los medios de difusión de la Comisión y se publicarán los datos relevantes del dictamen en el Diario Oficial de la Federación***".

El mencionado artículo establece las circunstancias de tiempo, modo y lugar, para llevar a cabo la obligación que prevé la norma. En primer lugar, establece el tiempo, esto es que la publicación se hará dentro del plazo de treinta días contados a partir de la emisión del acuerdo que tenga por concluida la investigación; en segundo término, establece el modo, indicando que será a través de una publicación y únicamente de un extracto y de los datos relevantes; y, en tercer lugar, la circunstancia de lugar, pues establece el medio de publicación, el cual es a través de los medios de difusión de la Comisión y el DOF.

En este sentido, se cumplieron y respetaron las formalidades del artículo 96, así como su capacidad de aportar medios probatorios para sustentar lo que a su derecho convenga.

Asimismo, se colmó el supuesto previsto en la LFCE puesto que:

- El DP fue notificado en los medios de difusión de la Comisión y se publicó el extracto correspondiente con los datos relevantes del DP en el DOF.
- Mediante el extracto publicado en el DOF el ocho de junio de dos mil veintitrés se señaló a los emplazados y a cualquier agente económico que demostrara que tiene interés en el asunto que contaban con un plazo de veinte días hábiles para manifestar lo que a su derecho convenga y ofrecer los elementos de convicción que estimen pertinentes, además de que por medio del acuerdo catorce de junio de dos mil veintitrés notificado por lista el dieciséis de junio de dos mil veintitrés se ordenó "*certificar e integrar al expediente la versión digitalizada de los tomos reservados del expediente que corresponden a la etapa de la investigación en un medio de almacenamiento digital; lo anterior, con el objeto de permitir que las personas con interés jurídico puedan tener acceso al expediente a través de medios electrónicos*" por lo que el EXPEDIENTE se encontraba a su disposición para su consulta en términos de los artículos 111, párrafo último, y 124, párrafo segundo, de la LFCE. Del último precepto señalado y del contenido del acuerdo referido se desprende que las

constancias del EXPEDIENTE se encontraban a su disposición siempre que se tratara de información reservada, así como de la información confidencial de la cual fueran titulares.

- BAJA FERRIES tuvo acceso al EXPEDIENTE y acudió a la COMISIÓN para la revisión de las constancias que lo integran, pudiendo acceder y conocer los elementos de convicción que consideró la AI para llegar a las conclusiones que contiene el DP, excepto de aquella identificada como confidencial, tal y como consta en las diversas constancias que integran el EXPEDIENTE.[80]

Por las consideraciones expuestas, resulta **infundado** que, en la emisión del DP, la COMISIÓN deba conceder el acceso a toda la información confidencial del DP, aun cuando los solicitantes no sean titulares de dicha información,[81] pues tal aseveración implicaría dejar de reconocer las propias restricciones que impone el marco jurídico al derecho de acceso a la información, relativas al resguardo de aquella información que merece ser reconocida como confidencial. Lo que pretenden los emplazados se traduciría en que la autoridad incumpla con su obligación de resguardar dicha información identificada como confidencial, situación que no tiene sustento en la LFCE.

Es improcedente que los agentes económicos con interés jurídico deban tener acceso total a la información contenida en el DP o que integra el EXPEDIENTE, pues este derecho no es absoluto y, por lo tanto, su ejercicio no implica que se dejen de respetar el resto de los derechos fundamentales de terceros y mucho menos las disposiciones de la LFCE y de protección de datos.

Como puede advertirse del cuadro contenido en las páginas 20 a 25 de su escrito de manifestaciones, BAJA FERRIES tiene conocimiento de los agentes económicos de los cuales se obtuvo la información y la naturaleza de esta; asimismo, BAJA FERRIES conoce las consideraciones de la AI y las conclusiones contenidas en el DP. Incluso un rubro de dicho cuadro es el señalado como "*Razonamiento, afirmación y/o conclusión de la AI de Cofece* [...]", que contiene las

---

[80] Del EXPEDIENTE se desprende una toma de razón del diecinueve de junio de dos mil veintitrés, en la que BAJA FERRIES consultó la versión digitalizada de los tomos reservados del EXPEDIENTE contenidos en el folio 15403. Folio 15403 a 15405.

[81] Resulta aplicable el siguiente criterio: "***INFORMACIÓN CLASIFICADA COMO CONFIDENCIAL EN TÉRMINOS DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, EXHIBIDA CON EL INFORME JUSTIFICADO. PONDERACIÓN QUE DEBE REALIZAR EL JUZGADOR DE AMPARO PARA PERMITIR O NEGAR EL ACCESO A ÉSTA***. *No toda la información clasificada como confidencial en términos de la Ley Federal de Competencia Económica, exhibida con el informe justificado, puede considerarse como "indispensable para la adecuada defensa de las partes" en el amparo, en términos de lo resuelto por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la contradicción de tesis 121/2014, pues* ***si bien es cierto que la información gubernamental es pública y debe imperar el principio de máxima publicidad, entendiendo por aquélla, la que se haya dado a conocer por cualquier medio de difusión público, o bien, que se halla en registros o fuentes de acceso público, también lo es que ese derecho fundamental tiene restricciones, y una de ellas guarda relación con la información proveniente de otros gobernados, que merece ser manejada con confidencialidad***, ***como son*** *los secretos (industriales, comerciales, profesional, fiscal, etcétera), considerados como bienes preciados* ***y que también merecen tutela conforme al artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a la par de los datos personales y la vida privada, que igualmente tienen fundamento y protección constitucionales, ostentando este conjunto de información el carácter o cualidad de confidencial***. *Por tanto, en los casos de tensiones entre los derechos fundamentales que protegen la confidencialidad y el derecho de defensa, debe ponderarse, en cada caso particular, el valor de los intereses en juego y el grado de afectación efectivo o real, para concluir la norma individualizada o regla pertinente, lo que no significa que dejen de observarse los diversos principios constitucionales y legales -legalidad, igualdad, seguridad jurídica, debido proceso, acceso efectivo a la justicia y cosa juzgada-, o las restricciones que prevé la Norma Fundamental, ya que, de no hacerlo, se provocaría un estado de incertidumbre en los destinatarios de la función judicial* [énfasis añadido]". Tesis Aislada, 10a. Época; T.C.C.; Gaceta S.J.F.; Libro 29, abril de 2016; Tomo III; Pág. 2304. I.1o.A.E.52 K (10a.). Registro no. 2 011 557.

conclusiones de la AI, por lo que es evidente que BAJA FERRIES conoce esencialmente el contenido del DP y ello le permitió realizar las manifestaciones que estimó pertinentes.

Lo que BAJA FERRIES desconoce es la manifestación concreta de los agentes económicos requeridos por la AI, las cifras concretas y la información recabada por la AI, que tiene el carácter de confidencial por tratarse de cuestiones logísticas de agentes económicos terceros, participaciones de mercado, capacidades operativas y promedios, cuestiones económicas que no son del dominio público y que ameritan su resguardo frente a terceros, por lo que no puede ser conocida por BAJA FERRIES.

En ese sentido, las disposiciones de la LFCE y las DRLFCE citadas previamente[82] contradicen la pretensión de BAJA FERRIES, puesto que únicamente se otorga a los emplazados la posibilidad de tener acceso de la información reservada que obre en el EXPEDIENTE, así como aquella información confidencial de la cual sean titulares y solo de esta pueden solicitar copias.

BAJA FERRIES tuvo acceso a las constancias del EXPEDIENTE así como a la versión del DP elaborada para dicho agente económico -aun cuando el artículo 96 de la LFCE no lo exige de esa manera-, de donde se advierte que la información que requerían para formular su defensa, es decir, los elementos en los que la AI se basó para formular sus conclusiones, se encontraban visibles, tan es así que realizó manifestaciones respecto a la totalidad de los apartados del DP; estando testada, únicamente la información confidencial de TMC y de terceros.

En virtud de lo anterior, resultan **infundados** los argumentos tendientes a señalar que la autoridad debía dar acceso a la información que obra por cuerda separada, o fue testada en la versión del DP elaborada para dicho agente económico, por haber sido identificada como confidencial y a la cual no pueden tener acceso los emplazados en términos de la LFCE y las DRLFCE, puesto que las autoridades, incluyendo la COFECE, deben velar por garantizar también otros derechos o restricciones tanto de los interesados en el procedimiento como de terceros.

De conformidad con los razonamientos que se exponen en esta sección no se actualizó una violación a la garantía de audiencia, el derecho de acceso a la justicia o a una defensa adecuada, como lo alega BAJA FERRIES.

3.3 EL DP NO DEMUESTRA LA FALTA DE COMPETENCIA EFECTIVA

BAJA FERRIES manifestó en síntesis lo siguiente:[83]

> **La teoría de la AI es que no existe competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES toda vez que: (i) tenemos la mayor participación de mercado en tres MERCADOS RELEVANTES y TMC en uno de ellos; (ii) tenemos la capacidad de fijar precios en el STMP; (iii) BAJA FERRIES y TMC tienen la capacidad de fijar precios en el STMC; y (iv) existen barreras de tipo normativo y económico en los MERCADOS RELEVANTES. Para fundamentar y motivar esas conclusiones la AI utilizó en el DP frases carentes de sustento económico tales como: (i) el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-**

[82] En particular, los artículos 124 de la LFCE y 43 de las DRLFCE establecen una excepción al derecho de acceso a los expedientes cuando se trata de información clasificada o identificada como confidencial.
[83] Páginas 25 a 38 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

TOPOLOBAMPO presentó entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós una estructura de mercado *altamente concentrada*; (ii) los MERCADOS RELEVANTES STMC se caracterizan por presentar participaciones de mercado *sumamente* estáticas; (iii) las participaciones de mercado se mantuvieron *altamente* estables; y (iv) los niveles de IHH superan los 2,000 (dos mil) puntos los cual es indicativo de un *elevado* grado de concentración.

No obstante, la AI no explica, sustenta o motiva el significado de esas frases. Al respecto, no define ni establece parámetros para señalar qué debe entenderse por competencia efectiva, ni por qué las participaciones de mercado por sí mismas y la capacidad de fijar precios y restringir el abasto determinan automáticamente la existencia o inexistencia de competencia efectiva. Tampoco define o establece cuáles son los parámetros a que se refiere cuando utiliza palabras como *alta* o *sumamente*. Por último, tampoco explica por qué debe esperarse que las participaciones de mercado disminuyan en un mercado competitivo y omite explicar qué es un mercado competitivo.

Es decir, el DP contiene conclusiones y enunciados arbitrarios, sin motivación que conducen a la incertidumbre jurídica y a la indefensión. En efecto, no existe en la LFCE una disposición que establezca que la competencia efectiva debe analizarse atendiendo a verificar la concentración en el mercado, las participaciones de mercado, las barreras a la entrada y el número de competidores.

Además, la teoría económica señala que, en situaciones de mercado altamente concentrados, con participaciones estáticas y aún con barreras a la entrada, se dan efectos similares a los observados en situaciones de competencia, véase el modelo de Bertrand, en donde los precios de oligopolio son similares a los precios de competencia perfecta, en donde los precios son cercanos al costo marginal. En este sentido, las cuestiones planteadas en el DP para llegar a la conclusión de que no existen condiciones de competencia efectiva son construcciones de la AI utilizadas *ad hoc,* entonces es natural y obligado cuestionarse sobre la plausibilidad de las construcciones y definiciones propuestos por el DP al carecer de rigor metodológico.

Por otra parte, el concepto de competencia efectiva no se encuentra definido en la LFCE, ni tampoco este ordenamiento jurídico establece los parámetros para determinar dicho concepto, por lo que debe considerarse como un concepto inconstitucional.

Con independencia de que el concepto "competencia efectiva" sea un concepto inconstitucional y deba aplicarse por parte de esa autoridad el control difuso de constitucionalidad y declararlo inaplicable se debe aclarar que competencia efectiva no es lo mismo que competencia perfecta.

La competencia perfecta es un modelo económico que ilustra una situación teórica que se caracteriza por (i) la existencia de un gran número de compradores y vendedores, de forma que ninguno puede afectar el precio del mercado, lo que implica que la curva de demanda es perfectamente elástica; (ii) los recursos son perfectamente móviles, lo

que implica que no hay barreras de entrada o de salida; (iii) los compradores y vendedores tienen información completa para su toma de decisiones; (iv) los productos son homogéneos e intercambiables; y (v) el precio es igual al costo marginal. Cuando estas condiciones se cumplen el mercado es perfectamente competitivo y hay eficiencia paretiana, como modelo teórico, la competencia perfecta es una forma idealizada de competencia que no existe en la realidad, incluso algunos economistas han sugerido que la meta de la política de competencia no debería ser la competencia perfecta, sino un objetivo más realista como la competencia factible.[84]

En la práctica internacional no existe un consenso del significado del concepto competencia efectiva, incluso lo señalan como análogo a los conceptos de competencia factible y mercados contestables. Incluso, la doctrina internacional reconoce que el concepto de competencia efectiva carece de una definición clara y que no existe ningún punto de referencia para la competencia efectiva.[85]

Dada la vaguedad del concepto y la ausencia de unanimidad sobre el parámetro a corroborar para determinar la existencia o inexistencia de competencia efectiva autoridades de competencia europea han determinado en textos estatutarios el significado de dicho concepto. Lo mismo ocurre en el derecho mexicano pues las propias DRLFCE establecen que competencia efectiva es un término análogo al de poder sustancial. En efecto el artículo 96 de la LFCE y el artículo 110 de las DRLFCE equiparan el término competencia efectiva con poder sustancial.

De esta forma si bien las leyes no son un compendio o diccionario jurídico su aplicación debe quedar circunscrita al marco legal que la propia ley establece, interpretando y aplicando sus disposiciones de manera armónica. Es decir, la aplicación de conceptos económicos para evaluar condiciones de competencia que estuviera fuera del marco establecido por la LFCE daría lugar al ejercicio discrecional y sesgado de tales conceptos. Por ejemplo, la LFCE tampoco define el concepto mercado relevante, sin embargo, existen tesis que establecen su alcance a partir de los criterios contenidos en la propia LFCE. [86] **En este sentido, la LFCE no expresa una definición de competencia efectiva ni establece los parámetros razonables y objetivos para determinar su existencia o inexistencia.**

No obstante, si el Pleno considera que el término competencia efectiva es un concepto jurídico indeterminado, su aplicación está condicionada a "*un test*" que la AI no agotó. El *test* para la aplicación de un concepto jurídico indeterminado, el cual ha sido abordado por la jurisprudencia y los tribunales federales, implica que (i) se emita un razonamiento de lo que implica el concepto; (ii) la determinación de su significado a la

---

[84] Cita: "*Christian M. Bender, Georg Götz & Benjamín Pakula, "Effective Competition: The importance and relevance for network industries"; Oct, 2010, http://wiwi.uni-giessen.de/home/goetz/*"

[85] Cita: "*Bender Christian; Gotz George y Pakula, Benjamín; "Effective competition: the importance and relevance for network industries", Forum, Center for European Policy Studies; Oct 2010; https://www.ceps.eu/system/files/article/2011/01 /Forum.pdf*"

[86] Cita: "***MERCADO RELEVANTE SU CONCEPTO EN MATERIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA***" Época: Novena Época. Registro: 168609. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Tipo de Tesis: Jurisprudencia. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo XXVIII, Octubre de 2008. Materia(s): Administrativa. Tesis: 1.40.A. J/75. Página: 2225.

> **luz del caso concreto; (iii) estructuración de acuerdo con una zona de certeza positiva, una zona de certeza negativa y, en su caso, una zona intermedia; (iv) un estudio comparativo con referentes elementales para llegar a una solución estable, justa y equitativa; y (v) motivación objetiva, técnica y razonada de las consideraciones previas, en concordancia y relación con las normas jurídicas.**[87]
>
> **La AI estaba obligada a considerar que, de acuerdo con una interpretación armónica de la LFCE, existe competencia efectiva cuando (i) no hay ningún agente económico con poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con el artículo 59 de la LFCE; (ii) no hay un grupo de agentes económicos con poder sustancial conjunto en el mercado relevante de acuerdo con el artículo 59 de la LFCE; y (iii) no existen conductas colusorias entre competidores o cuando la menos la exposición de una teoría que refiera la posibilidad de la existencia de efectos coordinados con resultados similares a los de la colusión. No obstante, la AI no se molestó en demostrar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el DP, por lo que lo que procede es cerrar el presente EXPEDIENTE y dejarlo sin efectos.**

Son **infundados** los argumentos de BAJA FERRIES respecto a que la AI no fundamentó ni motivó en el DP las razones por las cuales sustenta que no existen condiciones de competencia efectivas en los MERCADOS RELEVANTES STMP y los MERCADOS RELEVANTES STMC, pues en la Sección 6 del DP hace un análisis de conformidad con el artículo 59 de la LFCE en los MERCADOS RELEVANTES STMP y los MERCADOS RELEVANTES STMC.

El artículo 59 de la LFCE establece que dicha disposición es aplicable para analizar cualesquiera de los siguientes supuestos, **de manera alternativa**: (i) poder sustancial de mercado, (ii) condiciones de competencia, (iii) competencia efectiva; (iv) u otras cuestiones relativas al proceso de competencia y libre concurrencia. Por lo tanto, es falso que para resolver sobre condiciones de competencia efectiva se deba determinar la existencia de agentes económicos con poder sustancial

---

[87] Cita: "***INTERÉS SUPERIOR DEL MENOR. SU CONFIGURACIÓN COMO CONCEPTO JURÍDICO INDETERMINADO Y CRITERIOS PARA SU APLICACIÓN A CASOS CONCRETOS.***" Instancia: Primera Sala. Jurisprudencia. Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 7, Junio de 2014, Tomo I. Materia(s): Constitucional. Tesis: la./J. 44/2014 (l0a.). Página: 270.
"***FACULTADES REGLADAS Y DISCRECIONALES. SUS DISTINTOS MATICES***" Época: Décima Época. Registro: 2008770. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Tipo de Tesis: Aislada. Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 16, Marzo de 2015, Tomo III. Materia(s): Administrativa. Tesis: 1.1 o.A.E.30 A (10a.). Página: 2365
"***CONCEPTOS JURÍDICOS INDETERMINADOS. LA FORMA DE ACTUALIZARLOS AL CASO CONCRETO EXIGE UN PROCESO ARGUMENTATIVO QUE DEBE REDUCIR LA DISCRECIONALIDAD Y LAS APRECIACIONES SUBJETIVAS, ELIMINANDO LA ARBITRARIEDAD.***" Novena Época. Registro: 177342. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Tipo de Tesis: Aislada. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo XXII, Septiembre de 2005. Materia(s): Común. Tesis: I.4o.A .59 K. Página: 1431.
"***RENTA. "LA NOTORIA IMPOSIBILIDAD PRÁCTICA DE COBRO DE UN CRÉDITO" A QUE SE REFIERE EL REGLAMENTO DE LA LEY DEL IMPUESTO RELATIVO (VIGENTE EN 1997) ES UN CONCEPTO JURÍDICO INDETERMINADO QUE, POR TANTO, REQUIERE DE UNA PONDERACIÓN Y VALORACIÓN SISTEMÁTICA PARA ACTUALIZARLO AL CASO CONCRETO Y NO DE PRUEBAS FUERA DE CONTEXTO.***" Novena Época. Registro: 177480. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Tipo de Tesis: Aislada. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo XXII, Agosto de 2005. Materia(s): Administrativa. Tesis: I.4o.A .501 A. Página: 2002.

de mercado o que el artículo 59 de la LFCE establezca que el concepto de competencia efectiva es análogo al concepto de poder sustancial de mercado o que este sea un requisito necesario.

> *"Artículo 59. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante,* ***o bien, para resolver sobre condiciones de competencia****,* ***competencia efectiva****, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras Leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse los siguientes elementos:*
>
> *I. Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder. Para determinar la participación de mercado, la Comisión podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente;*
>
> *II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores;*
>
> *III. La existencia y poder de sus competidores;*
>
> *IV. Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos;*
>
> *V. El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado, y*
>
> *VI. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión* [Énfasis añadido]".

En este sentido, ninguna de las fracciones del artículo 59 de la LFCE establece que para cada procedimiento de los enunciados deba existir un análisis *sine qua non* del poder sustancial de mercado para realizar un análisis de condiciones de competencia efectiva, como es el caso.

El presente procedimiento se substancia conforme al artículo 96 de la LFCE y tiene como finalidad resolver sobre la existencia de condiciones de competencia efectiva en un mercado y, por disposición expresa del artículo 59 de la LFCE, se deben analizar los elementos a que se refiere dicho artículo, lo cual no significa que esta COFECE deba analizarlo en los términos que indican los agentes, ni que sea considerado como un concepto análogo al de poder sustancial.

Además, este procedimiento tiene como objetivo inmediato realizar un análisis estructural del mercado para determinar si existen condiciones de competencia efectiva, para el efecto de que, en caso de que no existan, la autoridad sectorial pueda establecer las medidas correspondientes para lograrlo. En tanto que la determinación de agentes con poder sustancial de mercado tiene como objetivo hacer un análisis funcional de algún agente o grupo de interés económico para determinar si cuenta con poder sustancial de mercado, con base en su actuación y la de sus competidores.

En específico, la determinación de análisis de competencia se hace con base en los elementos que prevé el artículo 59 de la LFCE: la participación en el mercado; capacidad de fijar precios o restringir el abasto en el mercado; la existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores; la existencia y poder de los competidores; las posibilidades de acceso del o de los agentes y sus competidores a fuentes de insumos; el comportamiento reciente del o los agentes que participan en el mercado, y los demás que se establezcan en las DRLFCE, entre ellos, el artículo 7 de estas.

Contrario a lo manifestado por BAJA FERRIES, estos son los elementos objetivos establecidos en la LFCE que resultan necesarios para determinar la existencia o no de condiciones de competencia efectiva.

Conforme a lo anterior, es necesario mencionar que cada uno de estos elementos fueron analizados en específico y de manera clara al analizar cada una de las fracciones del artículo 59 de la LFCE en el DP:

- El análisis de la fracción I del artículo 59 de la LFCE se encuentra en el apartado "*6.1 Participaciones de mercado y capacidad de fijar precios o restringir el abasto*"[88] del DP; de este se desprende que las participaciones de mercado presentan altos niveles de concentración en todos los MERCADOS RELEVANTES; asimismo en estos se observa un bajo dinamismo en los precios que no responde a las dinámicas de mercado, constancias que inducen a concluir la existencia de capacidad de fijar precios o restringir el mercado.
- El análisis de la fracción II del artículo 59 de la LFCE se encuentra en el apartado "*6.2. Existencia de barreras a la entrada* [...]"[89]del DP; los elementos analizados en esta sección advierten la existencia de barreras económicas constituidas por el monto y plazo de recuperación e indivisibilidad de las inversiones requeridas para el STMC y/o STMP y la nula existencia de usos alternativos de las mismas. Asimismo, se observan barreras de tipo normativo por el requisito de nacionalidad para navieros y la limitante a la participación del capital extranjero en los MERCADOS RELEVANTES, aunado a la existencia de obligatoriedad en el servicio de remolcador del STMC, situación que altera la oferta y la entrada de potenciales competidores.
- El análisis de la fracción III del artículo 59 de la LFCE se encuentra en el apartado "*6.3 Existencia y poder de los competidores* [...]"[90] del DP; advierte la poca o nula existencia de competidores que ejerzan presión competitiva en los MERCADOS RELEVANTES. En este sentido, en ambas RUTAS de los MERCADOS RELEVANTES STMC solo existen dos oferentes y no ha habido entrada de nuevos participantes; mientras que en las RUTAS de los MERCADOS RELEVANTES STMP solo existe una NAVIERA, sin que existan solicitudes de potenciales entrantes.
- El análisis de la fracción IV del artículo 59 de la LFCE se encuentra en el apartado "*6.4. Posibilidades de acceso a fuentes de insumos* [...]"[91] del DP; señalando que para la prestación del STMC y/o STMP son indispensables los SERVICIOS RELACIONADOS prestados en las INSTALACIONES PORTUARIAS, por lo que el acceso a los puertos se considera un insumo indispensable. Al respecto, se observa que el Puerto de Pichilingue (usado en ambas RUTAS) presenta escasez de capacidad operativa disponible y congestión en el embarque de TRANSBORDADORES, por lo que existe una limitante de acceso a un insumo para potenciales competidores.

---

[88] Folios 14913 a 14941.
[89] Folios 14941 a 14954.
[90] Folio 14954.
[91] Folios 14954 a 14959.

- El análisis de la fracción V del artículo 59 de la LFCE se encuentra en el apartado "*6.5 Comportamiento reciente* [...]"[92] del DP del cual no se observó elementos relacionados con el comportamiento reciente de algún AGENTE ECONÓMICO que participe en los MERCADOS RELEVANTES que incida en las condiciones de competencia efectiva en dichos mercados.
- El análisis de la fracción VI del artículo 59 de la LFCE se encuentra en el apartado *"6.6. Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES* [...]"[93] del DP. De conformidad con el artículo 8 de las DRLFCE deben analizarse si los Agentes Económicos tienen Poder Sustancial en los Mercados Relevantes, lo que no resulta aplicable al caso en concreto, ya que en esta sección se están analizando las condiciones de competencia.

Por otra parte, respecto a las manifestaciones de BAJA FERRIES relativas a que la LFCE no señala qué debe entenderse por competencia efectiva, es preciso señalar que ningún ordenamiento legal contiene una definición de todas la palabras y conceptos que utilizan. El propio PJF ha establecido que las leyes no son "diccionarios" e incluso avala el uso de vocablos relativamente abiertos denominados "conceptos jurídicos indeterminados", los cuales pueden ser aplicados e interpretados por los operadores jurídicos según las circunstancias del caso concreto.[94] De igual manera, el PJF también ha reconocido que en materia de competencia económica existen conceptos jurídicos indeterminados que implican una valoración económica por parte de la

---

[92] Folio 14959.

[93] Folios 14959 a 14960.

[94] Sirve de apoyo la siguiente tesis emitida por el PJF: "***DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS SANCIONADORAS. CONDICIONES PARA LA VALIDEZ CONSTITUCIONAL DE SU APLICACIÓN, EN RELACIÓN CON EL PRINCIPIO DE TIPICIDAD.*** *El mandato de tipificación es una fórmula técnica que integra las condiciones de previsión y certeza de la disposición normativa. Así, las infracciones y las sanciones no sólo tienen que estar previstas con anterioridad a que se produzca la conducta enjuiciable (lex previa), sino que deben tener un grado de precisión tal (lex certa), que hagan innecesaria la actividad del operador jurídico, tendente a determinar los elementos del tipo, ya sea con ánimo creativo, de complementación, en una interpretación basada en la analogía, o en un desvío del texto legal. No obstante, en el derecho administrativo sancionador la tipificación normativa no llega a ser inexcusablemente precisa y directa, sino que es habitual que se practique indirectamente o por remisión, cuando la* ***conducta de reproche puede desprenderse de las disposiciones legales o reglamentarias que complementen las técnicas normativas utilizadas por el legislador, como pudieran ser los conceptos jurídicos indeterminados y, en general, los conceptos cuya delimitación permite un margen de apreciación****.*[...].". **Registro digital:** 2016087. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Décima Época. Materia(s): Constitucional, Administrativa. Tesis: I.1o.A.E.221 A (10a.) Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 50, Enero de 2018, Tomo IV, página 2112. Tipo: Aislada. "*LEYES. SU INCONSTITUCIONALIDAD NO DEPENDE DE QUE ESTABLEZCAN CONCEPTOS INDETERMINADOS". Los conceptos jurídicos no escapan a la indeterminación que es propia y natural del lenguaje, cuya abstracción adquiere un sentido preciso cuando se contextualizan en las circunstancias específicas de los casos concretos. En estos casos el legislador, por no ser omnisciente y desconocer de antemano todas las combinaciones y circunstancias futuras de aplicación, se ve en la necesidad de emplear conceptos jurídicos indeterminados cuyas condiciones de aplicación no pueden preverse en todo su alcance posible porque la solución de un asunto concreto depende justamente de la apreciación particular de las circunstancias que en él concurran, lo cual no significa que necesariamente la norma se torne insegura o inconstitucional, ni que la autoridad tenga la facultad de dictar arbitrariamente la resolución que corresponda pues, en todo caso, el ejercicio de la función administrativa está sometido al control de las garantías de fundamentación y motivación que presiden el desarrollo no sólo de las facultades regladas sino también de aquellas en que ha de hacerse uso del arbitrio*. Registro digital: 175902, Instancia: Primera Sala, Materia: Constitucional, Tesis: 1ª./J. 1/2006, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXIII, Febrero de 2006, página 357, Tipo: Jurisprudencia.

COFECE a partir de la evidencia disponible, en el contexto del Estado regulador[95] y mediante interpretaciones a la luz del sistema normativo en el que están insertos.[96]

En este sentido, no es razonable pretender que la LFCE o sus disposiciones aplicables definan conceptos relativamente abiertos como "competencia efectiva", mucho menos cuando la propia normativa establece de manera objetiva y clara de todos los elementos que deberán analizarse y valorarse para llegar a la determinación que corresponda.

---

[95] Al respecto, resulta aplicable por analogía la siguiente tesis jurisprudencial: "***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*". Registro: 168609; TCC; 9a. Época; Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; I.4o.A. J/75; J.

[96] La primera sala de la SCJN ya ha señalado en el contexto del Estado regulador y la LFCE, que "(…) ***todo precepto normativo debe interpretarse armónicamente, es decir, en su conjunto y no de manera aislada*** (…) *si realizáramos una interpretación aislada del artículo que se analiza, esto es, sin tomar en cuenta* ***el resto de las disposiciones legales establecidas en su régimen legal,*** *tal vez podría considerarse violatorio de la garantía de seguridad jurídica, al no precisar en su contenido qué o quiénes deben entenderse como "agentes económicos" y, en ese sentido, parecería que transgrede dicha garantía constitucional* (…) ***Sin embargo, como se dijo,*** **esto** ***no es jurídicamente posible, toda vez que debe insistirse que la interpretación de un precepto no puede realizase tomando sólo en consideración su texto legal, pues al pertenecer a un sistema jurídico determinado, debe vincularse al mismo para adquirir sentido y precisión en cuanto a su contenido, es decir, a través de una interpretación sistemática y global.*** (…)".

Así, contrario a lo señalado por BAJA FERRIES, no es violatorio de seguridad jurídica tutelada en el artículo 16 de la CONSTITUCIÓN, en virtud de que todo precepto normativo debe interpretarse armónicamente y no de manera aislada para que su contenido adquiera sentido y precisión. [97]

De esta forma, el artículo 59 de la LFCE establece los elementos para determinar y resolver si, un mercado se encuentra en condiciones de competencia. Esto implica una valoración económica compleja de carácter técnico que debe realizar la COFECE a partir de la evidencia disponible y sobre parámetros de razonabilidad, de forma congruente con los objetivos y bienes jurídicos que tutela la LFCE. De esta forma, la Comisión puede y debe concluir que no existen condiciones de competencia efectiva si, a la luz de los elementos aplicables, los mercados materia de análisis son incapaces de operar en condiciones de competencia efectiva, máxime cuando existe un cúmulo de condiciones que así lo indican, como es el presente caso y se acredita en la presente resolución.

En el caso en concreto la AI, como lo señala BAJA FERRIES, en el DP consideró que no existían condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES STMP y los MERCADOS RELEVANTES STMC, toda vez que BAJA FERRIES tiene la mayor participación de mercado en tres MERCADOS RELEVANTES y TMC en uno de ellos; (ii) BAJA FERRIES tiene la capacidad de fijar precios en el STMP; (iii) BAJA FERRIES y TMC tienen la capacidad de fijar precios en el STMC; y (iv) existen barreras de tipo normativo y económico en los MERCADOS RELEVANTES.

Respecto al señalamiento de que los MERCADOS RELEVANTES funcionan como un modelo de competencia de Bertrand constituye una manifestación **inoperante** por **gratuita**. El modelo de Bertrand que refiere BAJA FERRIES supone que la competencia de dos empresas en un mercado se realiza en términos de precios que tienden a igualarse a niveles de competencia perfecta, es decir, cercanos a donde el precio es igual al costo marginal. Lo anterior dado que, si una empresa establece precios por encima de su costo marginal, su competidor absorberá la totalidad del mercado.

Aplicado al caso en cuestión, no existen elementos de convicción que acrediten que, en primer lugar, las NAVIERAS compiten en precios, pues como quedó demostrado en el DP, las tarifas que establecen las NAVIERAS se mantienen fijas por largos periodos de tiempo, y al modificarse tienden a la alza y no dependen de las fluctuaciones que hay de los costos marginales, por lo que no se advierte que las NAVIERAS actualicen sus precios a la baja como una estrategia competitiva similar al modelo de Bertrand. En segundo lugar, tampoco hay elementos de convicción que permitan concluir que individualmente podrían abastecer la totalidad de la demanda en los mercados,

---

[97] Sirve de apoyo la siguiente jurisprudencia emitida por el PJF: "***COMPETENCIA ECONÓMICA. EL ARTÍCULO 3o. DE LA LEY FEDERAL RELATIVA NO VIOLA LA GARANTÍA DE SEGURIDAD JURÍDICA POR EL HECHO DE NO DEFINIR EL CONCEPTO "AGENTES ECONÓMICOS"*** *Si bien es cierto que el citado artículo no define qué debe entenderse por "agentes económicos" ni precisa las características que deben reunir, sino que sólo enuncia quiénes podrían considerarse con tal carácter,* ***también lo es que ello no lo torna violatorio de la garantía de seguridad jurídica*** *tutelada por el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos,* ***en virtud de que todo precepto normativo debe interpretarse armónicamente y no de manera aislada, pues al pertenecer a un sistema jurídico, necesariamente ha de vincularse a él para que su contenido adquiera sentido y precisión. Además, la Ley Fundamental no establece que sea un requisito indispensable que el legislador ordinario señale en cada ordenamiento legal un catálogo que defina los vocablos o locuciones utilizados ya que, por un lado, las leyes no son diccionarios y, por el otro, el sentido atribuible a cada una de las palabras empleadas en las normas depende de su interpretación conforme****, según el sistema al que pertenezcan.*[…] [énfasis añadido]" Jurisprudencia, 9a. Época; Primera Sala.; Gaceta S.J.F; septiembre de2008; Tomo XVIII; Pág. 155. 1a./J. 70/2008; Registro 168978

considerando la existencia de restricciones a su capacidad operativa tales como la saturación de los servicios portuarios o la cantidad de ferries. Por lo anterior, BAJA FERRIES no brinda elementos para concluir que el mercado presenta condiciones similares a las de un modelo de Bertrand, ni tampoco de que los precios tiendan a niveles cercanos a los costos marginales.

Asimismo, respecto a sus manifestaciones consistentes en que la AI realizó frases sin sustento económico, se señala que en el DP se analizaron diversos elementos para acreditar que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES. Entre dichos elementos se analizó el grado de concentración y las participaciones de mercado durante el periodo comprendido entre dos mil dieciocho a dos mil veintidós para acreditar la hipótesis normativa prevista en el artículo 59, fracción I, de la LFCE, y de dichos elementos, en relación con los demás elementos analizados en el DP, sí es posible determinar que son altos los índices de concentración con base en los criterios técnicos emitidos por la propia COMISIÓN[98] y que las participaciones de mercado no tuvieron cambios notorios (ergo son altamente estáticas) en un periodo determinado; dichos resultados son parte de los aspectos considerados en el DP y en conjunto son indicativos de la falta de condiciones de competencia efectiva, en los términos señalados en la presente resolución.

En el DP se analizaron todos los elementos señalados en las seis fracciones del artículo 59 de la LFCE y en dicho análisis se incluyó tanto el estudio de las características estructurales de los MERCADOS RELEVANTES, como las situaciones que prevalecen en éstos y que originan la ausencia de competencia efectiva, reiterando que el modelo de competencia de Bertrand no resulta aplicable al presente caso, puesto que no se acreditó que las NAVIERAS compiten en precios y por otro lado, sí se acredita que existe una limitante en cuanto a la capacidad operativa de las NAVIERAS; además, BAJA FERRIES no acredita que el precio del STMC y el STMP es cercano al costo marginal.

De igual forma, BAJA FERRIES señala que el DP fue omiso en explicar qué es un mercado competitivo; sin embargo, se reitera que para determinar la ausencia de condiciones de competencia únicamente es obligación de la AI el analizar las seis fracciones del artículo 59 de la LFCE, por lo que no existe obligación de definir o explicar el concepto de mercado competitivo, máxime si en el DP se analizaron las características estructurales de los MERCADOS RELEVANTES, así como las situaciones que prevalecen en estos y que originan la ausencia de competencia efectiva.

Lo mismo ocurre con las manifestaciones de BAJA FERRIES donde señala que el término de competencia efectiva debe estar condicionado a "*un test*" que la AI no agotó, ya que conforme a la LFCE, para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes no se establece en la LFCE que deba realizarse un test, pues basta con analizar cada uno de los elementos que la propia ley establece. De igual manera, el criterio citado por BAJA FERRIES no tiene el alcance que señalan, pues dicho criterio jurisprudencial no establece un test obligatorio que las autoridades deben "*acreditar*", sino que explica la naturaleza de dichos conceptos jurídicos indeterminados (tres zonas de certeza distinta; positiva, negativa a

---

[98] Véanse los Criterios Técnicos para el Cálculo y Aplicación de un índice cuantitativo para medir la concentración de mercado, publicados en el DOF el catorce de mayo de dos mil quince. Localizable en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5392185&fecha=14/05/2015#gsc.tab=0

intermedia), y cómo para delimitar su contenido y alcance es necesario interpretarlo a la luz del ordenamiento en el que está inserto, y de los hechos y circunstancias particulares, siempre bajo principio de razonabilidad y legalidad.[99]

3.4 INCORRECTA DEFINICIÓN DE MERCADO

Manifestaciones Generales

BAJA FERRIES manifestó en síntesis lo siguiente:[100]

> **La demanda del servicio de transporte se origina por la necesidad de transportar mercancías del macizo continental a la península a Baja California Sur. La AI consideró que la demanda del STMC proviene de la intención de los USUARIOS COMERCIALES de dar continuidad a un proceso logístico que comienza con el autotransporte, desde los centros de producción hacia los centros de distribución o consumo que se encuentran en algunas de las ciudades que tienen conexión carretera con el puerto de Pichilingue.**
>
> **La AI comete un error metodológico al suponer que la decisión de los USUARIOS COMERCIALES de transportar sus mercancías a través de vehículos terrestres de carga ya está tomada. Los usuarios evalúan las opciones de transporte disponibles para determinar cuál de ellas es la mejor en términos logísticos y económicos. El resultado de esa evaluación es la elección de la alternativa que en ese momento es la más conveniente, pero podría cambiar en cualquier momento dependiendo de las condiciones económicas. Es decir, la AI toma por endógena una decisión que es exógena al proceso de toma de decisiones.**
>
> **El análisis realizado por la AI en el presente EXPEDIENTE contrasta con el realizado por la misma autoridad en el expediente DC-003-2018 en donde el foco de estudio es el producto a transportar y no el recipiente en el que va contenido, en dicho análisis se consideraron las ventajas y desventajas de transportar un producto a través de distintos medios de transporte, considerando todas las restricciones. Hacer el análisis de esta manera permitió a la AI realizar contemplando las ventajas y desventajas de cada uno de los medios de transporte, para determinar su sustituibilidad. Contrario a lo que sucedió con el DP del presente EXPEDIENTE en donde la AI tomó la posición de que lo importante es el recipiente (medio de transporte) y no la carga, restringiendo el producto a ser transportado únicamente a carga rodada lo que limita las opciones. Es decir, si se parte de la idea de que lo que hay que movilizar son vehículos de carga y no los productos que en estos se movilizan las alternativas disponibles se reducen a llevar la carga, en los vehículos de carga, por carretera o utilizar el ferry como puente**

---

[99] ***MERCADO RELEVANTE. SU CONCEPTO EN MATERIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA.*** (...) *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.*

[100] Páginas 38 a 42 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

marítimo, lo que es incorrecto pues restringe *ab initio* y de forma artificial el mercado relevante.

Por ejemplo, la AI determinó que el transporte aéreo no es sustituto del Ferry porque no encontraron una oferta que permitiera transportar un vehículo de carga en una aeronave, además, cuando analizó la sustitución con el transporte marítimo en portacontenedores la AI concluyó indebidamente que no son sustitutos porque dichas embarcaciones no están equipadas para transportar vehículos de carga, este análisis como se señaló, parte de la idea errónea de que la decisión de usar autotransporte de carga para transportar los productos ya fue tomada.

Adicionalmente, la AI descarta en su análisis otros procesos logísticos que requieren maniobras adicionales que supuestamente incrementan el costo para los usuarios, efectivamente el cambio de modo de transporte, ya sea para usar barcos portacontenedores o graneleros, tiene un costo por las maniobras que deben realizarse en el puerto de salida y en el de llegada. Sin embargo, la Al no comparó los costos de los procesos logísticos completos, desde el punto de producción hasta el punto de consumo, lo que hubiera permitido comparar las ventajas y desventajas de cada proceso.

En el mismo sentido, consideramos que el DP generalizó las manifestaciones de algunos USUARIOS COMERCIALES y las tomó por ciertas. En el DP la AI señaló que los USUARIOS COMERCIALES consideran que la utilización del STMC permite que los vehículos de carga continúen con el desplazamiento a sus destinos de manera inmediata, lo que reduce las inversiones logísticas, al no hacer uso de un medio de transporte distinto, y ahorra el tiempo de traslado; y que la rotación de camiones y cajas es mucho más rápida y permite ofrecer una continuidad en el envío de las diferentes cargas. Al respecto, tales conclusiones no coinciden con la información de BAJA FERRIES pues el [redacted] de nuestros ingresos en dos mil veintidós [redacted], es decir, en ese caso el usuario [redacted], lo que significa que contrario a lo que señaló la AI en el DP se realizan maniobras en el puerto de origen y destino.

3.4.1 PUNTOS DE ORIGEN DEL DP

BAJA FERRIES manifestó en síntesis lo siguiente:[101]

El análisis realizado por la AI en el DP está incompleto y sesgado pues reduce innecesariamente y sin explicación los orígenes de las mercancías que llegan a Baja California Sur. En el DP se señala que el STMC constituye un puente marítimo que da continuidad a ciertas vías carreteras para arribar a la península de Baja California y que para determinar el origen de los usuarios de dicho servicio se puede utilizar como punto de partida los *hinterland* de los PUERTOS.

[101] Página 42 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 42 palabras

Para las autoridades portuarias un *hinterland* es el área de tierra adentro de donde provienen las mercancías que se exportan, así como el área tierra adentro a donde se destinan las mercancías que se importan por el puerto.

Al respecto, la AI sin explicación tomó por ciertos los puntos del *hinterland* de las autoridades portuarias y no realizó un ejercicio propio que acreditara si esa área que las autoridades toman como *hinterland* corresponde al mercado relevante. Lo anterior, toda vez que el *hinterland* que la AI tomó por cierto no se ajusta a la realidad, pues un USUARIO COMERCIAL o un USUARIO PARTICULAR con punto de origen, por ejemplo, en la Ciudad de México no es considerado en el *hinterland* que la AI consideró. Lo mismo sucede con otros puntos de origen como el Estado de México, Oaxaca, Chiapas, Veracruz, entre otros. La AI no explica la razón para no considerar a cualquier otro punto del territorio nacional como punto de origen de usuarios que deseen llevar su carga a la península de Baja California.

El problema que surge al haber dejado de considerar todos los puntos de origen es que la definición del mercado de la AI es más estrecha pues dejó de analizar alternativas de rutas marítimas como las que tienen origen en Manzanillo o Salina Cruz, por lo que el análisis del mercado relevante de la AI está incompleto.

Los argumentos de las BAJA FERRIES son **infundadas**, puesto que, de lo establecido en el DP y en relación con la evidencia que obra en el EXPEDIENTE, se desprenden elementos que acreditan que la APIBCS y el propio BAJA FERRIES señalaron cuáles eran las áreas de influencia de los puertos. Mediante escrito de quince de diciembre de dos mil veintidós, APIBCS anexó un documento electrónico consistente en un oficio emitido por el Director General de la Coordinación General de Puerto y Marina Mercante de la SCT, de catorce de marzo de dos mil dieciocho. Por dicho oficio se le informa a la APIBCS que el "*Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2018-2022* [PMDP]" ha sido autorizado con una vigencia de cinco años, de acuerdo con la legislación en la materia y del mismo se desprende que la zona de influencia la constituyen las ciudades de "*La Paz, Cabo San Lucas, San José del Cabo, Ciudad Constitución y Loreto*",[102] debido al transporte de carga general suelta y de pasajeros a través de la conexión vía terrestre con del Puerto de Pichilingue.

Incluso, BAJA FERRIES manifestó a la AI, mediante escrito de veintitrés de enero de dos mil veintitrés, que el puerto de Topolobampo tiene una conexión con los orígenes y destinos principales de los centros urbanos y de producción regional, tiene una cercanía de 114 (ciento catorce) millas con La Paz, Baja California Sur, aunado a que el sistema ferroviario conecta el Puerto de Topolobampo con las principales ciudades, pasos fronterizos y la ciudad de Chihuahua, además de la red carretera del país.

Adicionalmente, BAJA FERRIES señaló que la conexión carretera es el principal medio de transporte utilizado por operadores, cesionarios y clientes del puerto debido a su localización estratégica con la ciudad de Los Mochis y la Carretera Federal 15 (quince) que inicia en la Ciudad de México y termina en la ciudad fronteriza de Nogales, Sonora; conectando con los principales estados y localidades agrícolas e industriales como Sonora, Sinaloa (Culiacán, Mazatlán y Los

[102] Página 62 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Mochis), Nayarit (Tepic), Jalisco (Guadalajara), Michoacán (Morelia) y Estado de México (Toluca).

Por su parte, BAJA FERRIES manifestó que el puerto de Mazatlán es un puerto con capacidad comercial, turística, pesquera e industrial que atiende el comercio exterior y de cabotaje del estado de Sinaloa, surtiendo principalmente de insumos a Baja California Sur y abasteciendo a cinco mercados principalmente, teniendo un alcance casi al noreste y centro de país. Cuenta con sistema ferroviario, el cual se conecta con ciudades del noroeste del país y sur de Estados Unidos, además de la red carretera del país. Señaló que el Puerto de Mazatlán se integra por cinco mercados:

- Mercado local: comprende la ciudad de Mazatlán, la ciudad capital Culiacán y municipios colindantes, en el estado de Sinaloa.
- Mercado de cabotaje: comprende los movimientos marítimos entre el Puerto de Mazatlán y los puertos de Ensenada y Guerrero Negro, en Baja California, el Puerto de La Paz, en Baja California Sur, y el Puerto de Salina Cruz, en Oaxaca.
- Mercado del norte: incluye los estados de Sonora, Durango y Nuevo León.
- Mercado del occidente: integrado por los estados de Jalisco, Nayarit, Aguascalientes y Guanajuato.
- Valle de México: comprende el Estado de México y la Ciudad de México.

Adicionalmente, manifestó que el Puerto de Mazatlán está comunicado por carretera y ferrocarril con las ciudades principales del estado de Sinaloa. Con su mercado del norte a través de tres rutas, hacia el noroeste de México, el estado de Sonora en particular, el Puerto de Mazatlán se comunica a través de la carretera Mazatlán-Nogales, al noreste, el puerto se enlaza mediante la autopista Mazatlán-Durango, y desde este punto se comunica con las carreteras que lo conectan con Monterrey, en Nuevo León, Nuevo Laredo y Reynosa, en Tamaulipas, esta ruta conecta el denominado Corredor Económico Interoceánico del Norte, que enlaza al Puerto de Mazatlán, en el Océano Pacífico, con los puertos de Matamoros, Altamira y Tampico, en el Golfo de México. Hacia el sur, el Puerto de Mazatlán se enlaza por la autopista Mazatlán-Tepic.

A su mercado del occidente, el Puerto de Mazatlán se conecta a través de la autopista Mazatlán-Tepic-Guadalajara-Ciudad de México. Con el mercado del Valle de México, el puerto se conecta a través de dos rutas: vía la autopista Mazatlán-Tepic-Guadalajara-Ciudad de México o mediante la autopista Mazatlán- Durango, que se enlaza en este último estado con la red nacional de carreteras.

En este contexto, resulta evidente que el DP consideró el *hinterland* de los puertos analizados de una determinada forma, puesto que llevar a cabo un análisis de todos los destinos y orígenes que pueden acceder al arribo en Baja California Sur desvirtuaría el análisis de la investigación, ya que supondría que todas las rutas, nacionales e incluso internacionales, desde cualquier destino, que puedan llegar al puerto de Baja California Sur, debería ser contemplados para analizar las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES. Lo cual no es consistente con la teoría económica, respecto de la definición de mercados relevantes.

Asimismo, como se señaló en el DP, la mayor proporción de la demanda del STMC proviene de su intención de dar continuidad a un proceso logístico que comienza en los centros de producción o distribución primarios que se localizan en los *hinterland* de los puertos de Topolobampo o Mazatlán, y que finaliza en centros de distribución secundarios o centros de consumo localizados en alguna de las ciudades que presentan conexión carretera con el puerto de Pichilingue; al respecto, A mencionó que el STMC en la ruta PICHILINGUE - MAZATLÁN "[...] *se utiliza para transportar mercancías* [de] *la planta de Guadalajara, Jalisco*", mientras que se utiliza el STMC en la ruta PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO "[...] *para transportar mercancías producidas* [de] *la planta de Navojoa, Sonora*".

De esta manera, el procedimiento que se realiza para la definición de la dimensión geográfica de los MERCADOS RELEVANTES no puede incluir todos los orígenes de las mercancías o servicios, sino que debe haber una delimitación conforme a la presión competitiva que se puede generar en un determinado espacio geográfico. Así, la AI realizó primero una descripción del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, que funge como servicio focal, para después definir el alcance geográfico que tendrían los MERCADOS RELEVANTES.

En cuanto a la manifestación en la que BAJA FERRIES señala que el B de sus ingresos en dos mil veintidós se originó por el transporte de B, se señala que BAJA FERRIES no proporciona la metodología con la que obtiene esa cifra, pues con la información que el mismo agente económico presentó en el archivo "*Anexo VII.1 - Precios e importes*" no permite identificar qué B. No obstante, con la información disponible en dicha base, se realizaron los cálculos por este Pleno, considerando la descripción de la carga movilizada como "*CARGA RODADA*", para el año dos mil veintidós, y se obtiene que el porcentaje que representan los ingresos por carga de B es de B.[103]

3.4.2 De la ilegal determinación de los MERCADOS RELEVANTES contenida en el DP

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[104]

> **El DP es ilegal por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 58, fracción I de la LFCE, toda vez que el análisis de sustituibilidad por el lado de la demanda deriva de (i) una investigación deficiente, (ii) parte de premisas fácticas incorrectas, y, (iii) contiene fallas conceptuales y metodológicas. Dichas deficiencias impiden realizar un análisis de condiciones de competencia efectiva ya que el mercado relevante resulta erróneo y la información utilizada para su análisis por la AI es insuficiente.**
>
> **El DP señala que el mercado relevante es un conjunto de productos o servicios y de áreas geográficas que ejercen presión competitiva entre sí. Su definición permite**

---

[103] Si se consideran los conceptos que señala BAJA FERRIES como B. Por lo tanto, no hay manera de distinguir cual se prestó con B, en consecuencia, la clasificación más confiable es la que se presenta.

[104] Página 43 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 62 palabras y 1 renglón

identificar correctamente los productos y regiones que podrían limitar la capacidad de ejercer poder de mercado sobre un producto y región determinados. La AI concluye que hay cuatro MERCADOS RELEVANTES:

STMP	STMC
PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO	PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO
PICHILINGUE – MAZATLÁN	PICHILINGUE – MAZATLÁN

En las siguientes secciones se demuestra que la definición del mercado relevante realizada por la AI es incorrecta. Para ello se realiza un análisis de sustitución de la demanda y otro de sustitución de la oferta. La conclusión es que la Al se equivocó al definir rutas independientes y al restringir el servicio de carga solo a carga rodada, sin tomar en cuenta debidamente otras modalidades de transporte.

3.4.3. Del análisis indebido de sustitución por el lado de la demanda del STMC

3.4.3.1. Autotransporte

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta: [105]

La carga de mercancía puede llegar a Baja California Sur por carretera o vía marítima. El TRANSBORDADOR es sólo una de las opciones vía marítima para carga proveniente del macizo continental.

La Al analizó si la combinación autotransporte-transbordador-autotransporte era superior a solo autotransporte y encontró que el TRANSBORDADOR permite ahorrar en tiempo de recorrido entre los orígenes localizados en el macizo continental y los destinos en Baja California Sur: alrededor de veinte horas para la mayoría de los orígenes en el hinterland de Mazatlán y, entre cuatro y doce horas para los orígenes del hinterland de Topolobampo.

Adicionalmente, encontró que resulta más económico utilizar el TRANSBORDADOR que hacer todo el recorrido por carretera, ya que el costo del TRANSBORDADOR es menor a los costos incrementales de combustible, chofer, depreciación, etc., que implica la carretera. La Al concluye que la sustitución del puente marítimo por autotransporte no es viable.

No obstante, el DP contiene un análisis incompleto del autotransporte de carga, resultado de que se conformó con realizar un ejercicio teórico que no contrastó con la realidad para determinar si el autotransporte era una opción verdadera.

Existe evidencia empírica que demuestra lo contrario a lo sostenido por el DP. La COPARMEX de Baja California Sur realizó en dos mil diecinueve un estudio sobre el flujo de carga que llega a ese estado por carretera.[106] El estudio registró el número de camiones y la carga que contenían al transitar por la carretera Guerrero Negro - Santa

---

[105] Página 43 a 45 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

[106] BAJA FERRIES refiere: Documental: "*Flujo de Mercancía San Ignacio 2019.pdf*".

Rosalía, específicamente en el puesto de revisión militar ubicado en San Ignacio. El estudio registró el tipo de transporte y los tipos de mercancía transportada.

Solicitamos una actualización, misma que se llevó a cabo del quince al veintinueve de mayo de este año.[107] Los resultados más importantes son los siguientes:

B

B

B

, comparado con el estudio de dos mil diecinueve.

La carga que ingresó por carretera a Baja California Sur durante las dos semanas del estudio fue de B

B

, para poder compararla con las estadísticas que reporta la APIBCS. Ese Pleno debe tener conocimiento de que estas pruebas demuestran que la carga vía carretera es equivalente a B

B

que arribaron por transbordador durante esas mismas dos semanas.[108]

En términos de metros lineales, los vehículos sumaron B

B

Esto es equivalente a B

B

que arribaron por TRANSBORDADOR.

Los resultados del estudio demuestran que una parte importante de la mercancía que se consume en BCS llega vía terrestre, situación que indebidamente no fue estudiada por la AI. La proporción de la carga que llega vía carretera es sin duda muy importante y es muestra clara de la sustitución del autotransporte.

La falta de consideración de la carga que ingresa vía terrestre y que significa una porción muy importante del consumo de BCS es una omisión importante en el análisis de sustituibilidad de la demanda que le lleva concluir erróneamente que no hay sustitución con el autotransporte. Este sólo hecho debería invalidar el análisis del DP en materia de definición de mercado relevante, pues omite tomar en cuenta el B

[107] BAJA FERRIES refiere: Documental: "*Flujo de Mercancía San Ignacio 2023.pdf*".
[108] BAJA FERRIES refiere: Documental: "Comparación carga marítima y terrestre estudio San Ignacio.xlsx".

Eliminado: 2 párrafos, 3 renglones y 72 palabras

[redacted] de la carga que llega a Baja California Sur, una presión competitiva muy relevante que simplemente se omitió en el análisis.

Son **infundadas** las manifestaciones de BAJA FERRIES relativas a que el autotransporte es un posible sustituto por el lado de la demanda del STMC. BAJA FERRIES pretende demostrar que existe un flujo de carga que llega por carretera al estado de BCS y para acreditar lo anterior proporciona información sobre la actualización de un estudio que realizó la COPARMEX en dos mil diecinueve sobre el flujo de carga que llega por carretera al estado de BCS, el cual registró el número de camiones y la carga que contenían al transitar por la carretera Guerrero Negro - Santa Rosalía, específicamente en el puesto de revisión militar ubicado en San Ignacio.

No obstante, el estudio es omiso en señalar la zona del país o entidad federativa desde la cual provino la mercancía que llegó a BCS, lo cual es relevante, pues la misma podría provenir de los estados del norte del país, Estados Unidos de América o incluso de la propia península de Baja California, puesto que, bajo ese contexto, el transporte por carretera es estrictamente preferible al transporte por TRANSBORDADOR por incurrirse en menores costos, además de que no tienen la necesidad de utilizar el STMC y no lo consideran una alternativa al transporte por carretera.

Sin embargo, en el EXPEDIENTE obra evidencia que confirma una preferencia del STMC porque se traduce en un ahorro considerable en tiempo y recursos económicos en la entrega de carga proveniente del macizo continental mexicano. Al respecto, BCS Transportes señaló que en los puertos de Mazatlán y Topolobampo "*ambas navieras nos ofrecen el servicio de arrastre dentro de los patios para el embarque correspondiente de los remolques en los transbordadores, nos ofrecen un horario muy flexible para el acceso a los muelles de embarque, nos evitamos hacer transbordos y maniobras de mercancías, lo cual disminuye el riesgo de que se dañe o maltrate la carga*".[109] Por lo anterior, utilizar el STMC también repercute en ahorro en costos y riesgos de seguridad, siendo incosteable utilizar la alternativa vía terrestre debido a que "*se tendría que hacer un recorrido de más de 3 mil kilómetros para entregar la carga a los destinos correspondientes, además que se requiere más de 5 días de recorrido cruzando por el estado de Sinaloa, Sonora y Baja California para llegar a la ciudad de La Paz, lo cual, implicaría que el costo del flete se incremente a más de un [redacted]*".[110] De igual manera, utilizar embarcaciones distintas al transbordador no es viable debido a que: "*no contamos con otra opción de transportación marítima para transportar la carga diferente al servicio del transbordador, por lo cual, no tenemos más alternativa que utilizar este medio, ya que otros tipos de embarcaciones como por ejemplo las barcazas (que son utilizadas en tramos marítimos pequeños) no presentan las condiciones de seguridad para el tipo de unidades que nosotros embarcamos*".[111]

En este sentido, no se logran desvirtuar las conclusiones de la AI sobre la imposibilidad de sustitución por el lado de la demanda entre el STMC y el autotransporte, especialmente considerando que el servicio focal que se analiza en el DP, para la definición de los MERCADOS RELEVANTES, es el de transporte marítimo de carga rodada y de pasajeros que prestan las NAVIERAS.

---

[109] Folio 14114.
[110] Folio 14119.
[111] Folio 14116.

Eliminado: 9 palabras

En el caso extremo en que toda la carga provenga del interior del país, por mucho que represente el tonelaje movilizado por autotransporte respecto del movilizado por TRANSBORDADOR, esto no implica que exista la posibilidad de sustituir un medio de transporte por otro, ya que la carga rodada que analiza el DP se refiere a vehículos, vehículos de carga y de carga ligera, con o sin conductor del vehículo - incluyendo ayudante y/o auxiliar - a bordo.

Para demostrar una posible sustitución entre autotransporte de carga y TRANSBORDADOR debería analizarse si una porción considerable de las mercancías que llegaron por carretera a BCS provienen de la región de origen o de aquélla donde es estrictamente preferible el TRANSBORDADOR en costos; sin embargo, ni las manifestaciones de BAJA FERRIES ni los referidos estudios de COPARMEX contienen esa información.

Además, como se desprende del DP, la AI analizó los tiempos de traslado en el escenario de sustitución del STMC por el autotransporte. Para ello, se consideraron dos elementos: i) el tiempo de traslado considerando el uso del STMC para cada uno de los pares entre las CIUDADES ORIGEN STMC y las ciudades de La Paz, Cabo San Lucas y Loreto, en Baja California Sur, y el tiempo de traslado sin el uso del STMC en los viajes entre los pares de ciudades antes mencionadas y ii) los costos de combustible y peajes en los mismos escenarios referidos.[112]

No obstante, este Pleno realizó un ejercicio adicional con la información disponible en el expediente y en fuentes públicas, para determinar la zona estrictamente preferida por el autotransporte en términos de tiempo, como una aproximación a los costos, que es uno de los principales elementos que determina la sustitución. Se utilizó la herramienta tecnológica, API de Google Maps, para estimar, los tiempos de traslado de los diferentes municipios que componen el *hinterland* por carretera, y se compararon con los tiempos que se observarían viajando a Topolobampo y tomando el STMC hacia Pichilingue.

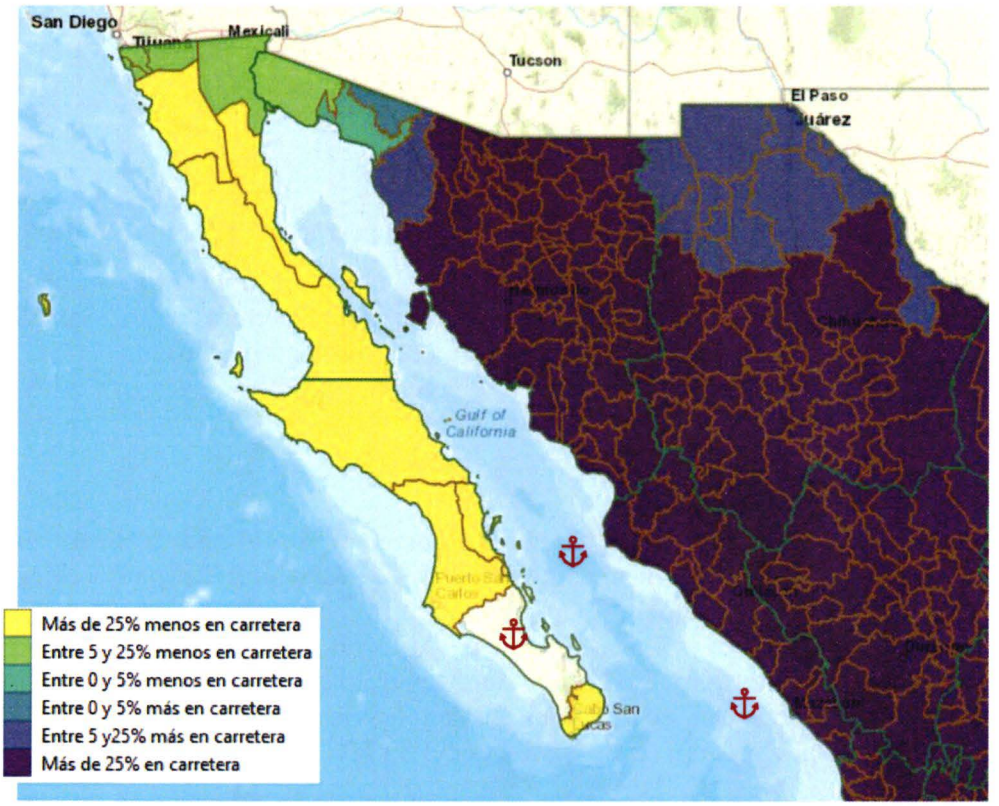
El Mapa 1 siguiente muestra que sólo los municipios de Baja California y el municipio más occidental de Sonora preferirían estrictamente, en términos de tiempo, el autotransporte al uso del TRANSBORDADOR para llegar al puerto de Pichilingue. Se considera que hay preferencia estricta por uno u otro medio de transporte si la diferencia porcentual en el tiempo de traslado genera un ahorro de más de 5% (cinco por ciento) respecto al otro medio.

Por su parte, la zona de indiferencia está compuesta solamente por dos municipios de la zona noroccidental de Sonora. Se considera como zona de indiferencia cuando el tiempo de traslado es igual entre usar uno u otro medio de transporte, lo cual ocurre cuando la diferencia en los tiempos de traslado es menos de 5% (cinco por ciento) entre un medio y otro. Fuera de estas dos zonas, el resto del país prefiere estrictamente usar la ruta de Topolobampo.

---

[112] Para mayor detalle se refiere a la sección "*5.1.1.1.1 Autotransporte*" del DP, páginas 60 a 71.

Diferencia relativa en tiempo de traslado por carretera al puerto de Pichilingue respecto a la combinación carretera – transbordador de Topolobampo[113]



Fuente: elaboración propia con información de Google Maps.

Si la zona de indiferencia fuera más amplia, sería verosímil suponer que existen suficientes demandantes del servicio de TRANSBORDADOR que podrían considerar el autotransporte como una alternativa viable, por lo que no sería redituable para el TRANSBORDADOR un aumento de precios, por lo que ambos servicios podrían formar parte del mismo mercado relevante. Sin embargo, ni las manifestaciones de BAJA FERRIES ni los referidos estudios de COPARMEX permiten concluir esto.

Finalmente, se encontró que Baja California es el origen más frecuente de la carga que llega por carretera a BCS, con datos del Instituto Mexicano del Transporte (2016)[114] (Cuadro 1).

---

[113] Únicamente se evaluó la sustitución del traslado por carretera frente al traslado en el ferri de Topolobampo ya que, como se verá más adelante, la ruta de Topolobampo es preferida o es indiferente a usar la ruta de Mazatlán para todos menos uno de los municipios del país.

[114] Estudio Estadístico de Campo del Autotransporte Nacional, https://www.imt.mx/micrositios/seguridad-y-operacion-del-transporte/estadisticas/consulta-del-eecan.html

Cuadro 1. Carga transportada a Baja California Sur vía terrestre, muestra de 2016[115]

Origen	Destino	Vehículos	Toneladas
Mexicali, Baja California	La Paz	14	288
	Los Cabos	2	25
	Comondú	1	36
Morelia, Michoacán	La Paz	2	62
San Luis Río Colorado, Sonora	Los Cabos	1	5

Por todo lo anterior, y en adición a lo que se establece en el DPR, se confirma que el autotransporte de carga no forma parte del mercado relevante del servicio de carga del TRANSBORDADOR.

El DP no descarta la viabilidad del uso de las vías terrestres para la transportación de carga al estado de Baja California Sur, este Pleno reconoce que la carretera Guerrero Negro - Santa Rosalía podría ser un canal de transportación de diversos materiales, productos e insumos con destino a Baja California, sin embargo, la llegada a Santa Rosalía implica costos de transporte adicionales.

3.4.3.2. Transporte aéreo de carga

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta: [116]

> **De acuerdo con lo señalado por la AI, el transporte aéreo sólo podría ser un sustituto del STMC si éste permitiera a los USUARIOS COMERCIALES movilizar sus vehículos sin importar si en ellos se transportan o no mercancía;** [117] **sin embargo, es claro que la AI falla en identificar la razón principal por la cual los productores recurren a los servicios ofrecidos por BAJA FERRIES y TMC en primer lugar, lo que da origen a un análisis con un enfoque incorrecto que se traduce en conclusiones erróneas y en el descarte indebido del transporte aéreo como sustituto del STMC.**
>
> **De acuerdo con la información reportada en la tabla 18 del DP**[118] **la AI señala que en dos mil veintidós "*se movilizó un total de 57. 66 (cincuenta y siete punto sesenta y seis) toneladas de mercancías*" a través del transporte aéreo. Con esta información la AI concluye que "*el volumen de carga transportado mediante transporte aéreo es irrelevante en comparación con el volumen de carga transportado mediante el STMC*". Señalando que "*además de que la carga transportada mediante el transporte aéreo de carga no es carga rodada, el volumen de carga transportado mediante el transporte aéreo es marginal en comparación con el volumen de carga transportado mediante el STMC*".**
>
> **Que el análisis de carga no rodada se haya realizado "*con fines de exhaustividad*", así como el señalamiento explícito en las conclusiones de la AI de que "*la carga transportada mediante el transporte aéreo de carga no es carga rodada*" refuerza el argumento de que el**

---

[115] Nota metodológica: La información corresponde a la estación 356 El Centinela ubicada entre Tecate y Mexicali, Baja California. Ello implica que todo autotransporte que pasó por ahí con destino a BCS hizo el recorrido por tierra. Fuente: Elaboración propia con información de IMT (2016).

[116] Página 45 a 47 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

[117] BAJA FERRIES cita: DP p. 71, Folio 14857.

[118] BAJA FERRIES cita: Página 73 con folio 14859 del DP.

análisis de la AI está enfocado en el uso del STMC como un servicio para transportar vehículos (con o sin carga) más que un servicio para transportar mercancía.

Sin embargo, es la misma AI quien señala que "*los USUARIOS COMERCIALES demandan el STMC como parte de un proceso logístico relacionado con el transporte de mercancías*".[119] Por lo que se vuelve poco probable que los usuarios comerciales recurran al STMC para trasladar un vehículo vacío si no es con la intención de transportar carga desde o hacia la península en un viaje posterior.[120]

Para reforzar sus argumentos de no sustituibilidad, la AI anexa al DP las declaratorias de seis productores que emplean actualmente el servicio de TRANSBORDADOR. Se observa que en ninguna de las seis respuestas se señala a la incapacidad de transportar el vehículo como una limitante para sustituir el STMC por el transporte aéreo.

De hecho, las respuestas de [redacted] señalan las complicaciones que enfrentarían si decidieran transportar su "*producto*" o "*mercancía*" bajo un esquema de transporte alternativo al de los TRANSBORDADORES, evidenciando que el propósito principal de las empresas es hacer llegar su mercancía al estado de BCS, no su vehículo.

Por tanto, se insiste a ese Pleno que el análisis debería estar centrado en el transporte de los productos en sí mismos y no en la capacidad del transporte aéreo para trasladar la mercancía junto con los vehículos ni mucho menos en su capacidad para transportar los vehículos sin mercancía.

Las mismas respuestas de los usuarios comerciales muestran que si la AI buscaba identificar el grado de sustituibilidad del transporte aéreo, el análisis debió ser realizado a nivel producto. Mientras que dos de ellos, [redacted] y [redacted], señalan que la sustituibilidad no es viable debido a los volúmenes de mercancía que transportan, [redacted] señaló que "*la sustitución del STMC por el transporte aéreo sería* [...] *complicado*[...] *principalmente por los costos*[...]", mientras que [redacted] declaró que "[...] *si bien existe la posibilidad de hacer uso [del transporte aéreo de carga], esto generaría un incremento significativo en los costos logísticos* [...] *derivado de la inversión* [...]".

Evidentemente el grado de sustituibilidad que los USUARIOS COMERCIALES perciben para su mercancía va de la mano con los volúmenes y tipo de productos que transportan. Si la AI busca identificar el grado de sustituibilidad que existe entre el transporte aéreo y el STMC, un análisis desagregado a nivel producto de todo lo que se transporta en los TRANSBORDADORES resulta necesario, análisis que no fue incluido en el DP.

En la conclusión la AI señala que "*es inviable la utilización del transporte aéreo dentro del esquema logístico de los USUARIOS COMERCIALES, toda vez que dichos usuarios se enfrentan a*

---

[119] BAJA FERRIES cita: Página 71 con folio 14857 del DP.

[120] BAJA FERRIES refiere: La demanda y oferta de bienes por parte del estado de BCS puede implicar que en algunos de los viajes los vehículos se transporten sin carga, sin embargo, este sería el caso sin importar el medio de transporte con el que se trasladara los bienes.

Eliminado: 10 palabras

limitantes de espacio y/o peso, incrementos de costos, así como la prohibición de transportar los vehículos con su carga. **[…]** ***Por lo tanto, esta AI concluye que el transporte aéreo de carga no forma parte del mismo mercado relevante que el STMC en su dimensión producto.*"**

Los argumentos en los que la AI basa sus conclusiones solo son aplicables a un porcentaje limitado de los usuarios comerciales del STMC, por lo que de ninguna manera implican una ausencia de sustituibilidad entre el STMC y el trasporte aéreo.

Como ya se ha mencionado, el argumento de la imposibilidad de transportar el vehículo no fue señalado como un impedimento por ninguno de los usuarios citados por la AI en el DP, por lo que su uso como una de las razones principales para negar la ausencia de sustituibilidad carece de sustento.

En cuanto a las limitantes de espacio y/o peso, el servicio de transporte aéreo analizado por la AI señala "[…] [e]*l peso máximo es de 135 kg. por pieza y con dimensiones de hasta 200 cm. de largo, 140 cm. de ancho y 115 cm. de alto*", por lo que, aunque se establecen ciertas restricciones sobre las dimensiones "*Por pieza*" no se limita la cantidad de piezas que un usuario puede transportar.

Mientras que no se analice el número de unidades transportadas en el TRANSBORDADOR para las cuales estas dimensiones represente realmente una limitante,[121] su uso como evidencia de no sustituibilidad resulta limitado.

Por último, el hecho de que los usuarios estén usando el servicio de transporte que representa los menores costos no significa una ausencia de sustituibilidad por el lado de la demanda, si los costos son la única limitante por la cual los usuarios anteponen un servicio por encima de otro, un incremento en los precios relativos de los servicios puede fácilmente redistribuir la demanda, principalmente para los usuarios que ya emplean ambos servicios en sus procesos logísticos de distribución.[122]

La AI sí señaló diversos elementos de convicción para determinar que no existe una sustitución del STMC y el transporte aéreo de carga; entre ellos que: i) diversos USUARIOS COMERCIALES no contemplan el uso de la transportación aérea por el costo y la logística que implica dicho medio de transporte, aunado a que muchos de esos USUARIOS COMERCIALES realizan traslados de dimensiones que no son compatibles con la transportación aérea, y ii) los propios prestadores del servicio de transportación aérea no cuentan con la capacidad de ofrecer dicho servicio a los USUARIOS COMERCIALES, planteamiento completamente desatendido por BAJA FERRIES, por lo que sus manifestaciones respecto a que en el DP se presentó un análisis con un enfoque incorrecto que se traduce en conclusiones erróneas y en el descarte indebido del transporte aéreo como sustituto del STMC, es **infundado**.

---

[121] BAJA FERRIES refiere: Servicios de paquetería como [redacted] emplean los servicios de BAJA FERRIES en el STMC (ver archivo "*Anexo 31 Precio e importe.xlsx*" del requerimiento de información de BAJA FERRIES). Las restricciones sobre las dimensiones y el peso difícilmente representarían una limitante para estos usuarios.

[122] BAJA FERRIES refiere: Por ejemplo: [redacted].

Eliminado: 7 palabras

De la evidencia que obra en el EXPEDIENTE, recabada por la AI de páginas de Internet de CALAFIA y VOLARIS,[123] se desprende que CALAFIA ha ofrecido el "[…] *servicio de paquetería y mensajería rápido y seguro* […]". En dicho servicio, los "[…] *envíos que sus dimensiones sea* [sic] *mayor a un metro o de tal forma que requieran manejo especial serán sujetos a un cargo extraordinario*". VOLARIS, de forma similar, ha establecido límites en cuanto al peso y dimensiones de la carga que transporta, particularmente "[…] [e]*l peso máximo es de 135 kg. por pieza y con dimensiones de hasta 200 cm. de largo, 140 cm. de ancho y 115 cm. de alto*". VOLARIS exceptúa en su transporte de carga la posibilidad de transportar, entre otros, vehículos y mercancías peligrosas. Es decir, aunque los USUARIOS COMERCIALES encontraran viable la transportación aérea de sus mercancías, lo cierto es que los prestadores de dicho servicio no contemplan esa opción y hace que no haya una sustituibilidad con respecto al STMC por volumen y costos.

BAJA FERRIES afirma que la AI cometió un error al tomar como punto de partida para el análisis de sustitución el que los oferentes del STMC transporten vehículos de carga y no mercancías; sin embargo, su argumento resulta equivocado, ya que la prueba del monopolista hipotético debe partir del análisis de sustitución del producto o servicio que prestan los agentes económicos que se investigan, en este caso, los servicios focales de los cuales se derivó la investigación son los STMC y STMP. Por lo que ampliar el análisis como pretende hacer BAJA FERRIES sería un error, pues en la prueba de sustitución se incluiría un producto o servicio que actualmente representa una proporción muy baja de los ingresos de los agentes económicos (el transporte de mercancías sin vehículo o contenedor).[124]

La forma correcta de realizar la prueba del monopolista hipotético es tomar el producto o servicio focal que se está investigando y ver si ante un aumento significativo no transitorio en el precio los demandantes dejan de adquirirlo para demandar otro producto o servicio. En el DP, la AI efectivamente analizó de forma adecuada la sustitución por el lado de la demanda, ya que tomó el servicio que ofrecían los agentes económicos investigados en el mercado investigado (transporte de vehículos o contenedores, esto es, carga rodada) y a partir de ese punto realizó un análisis de sustitución con el autotransporte, el servicio de transporte aéreo y otros medios de transporte marítimo; es decir, el DP analizó las características del STMC y, a partir de dicho servicio focal, se descartaron las posibles sustituciones, en las que las dimensiones y tipos de carga son un factor que sugiere que el STMC no sea sustituible por el servicio de transporte aéreo.

Incluso, en el EXPEDIENTE obra evidencia que confirma que los USUARIOS COMERCIALES descartan dicha sustitución. Al respecto, [A] señaló que no hay una compañía aérea en Ciudad Obregón con la capacidad necesaria para transportar el volumen de mercancía manejado. Además, el costo asociado con el transporte aéreo sería sumamente alto y no sostenible para la empresa.[125]

BAJA FERRIES señala que el grado de sustituibilidad que los usuarios comerciales perciben para su mercancía va de la mano con los volúmenes y tipo de productos que transportan; lo anterior es cierto. Sin embargo, BAJA FERRIES no presenta datos que muestren cuáles USUARIOS COMERCIALES perciben como sustitutos el avión y el TRANSBORDADOR de acuerdo con los

---

[123] Folio 14727.
[124] Para mayor referencia, se puede consultar la sección "*5.1.1.1.3 Transporte aéreo de carga*" del DP, páginas 71 a 74.
[125] Para mayor referencia se remite al numeral 4.2.28.2. del apartado de "*Alcance y Valor de las pruebas*" de la presente resolución.

Eliminado: 1 palabra

volúmenes y tipos de productos que transportan. Por ello, dicha manifestación es **inoperante** por **gratuita**.

Las posibilidades de sustitución dependen, entre otros factores, de la capacidad disponible para atender la demanda que migraría de un servicio a otro ante un aumento de precios. La APIBCS menciona que, en dos mil veintidós, la carga que entró al estado mediante TRANSBORDADOR fue de 2.48 (dos punto cuarenta y ocho) millones de toneladas (incluyendo el peso de los vehículos). En cambio, el tonelaje transportado vía aérea fue de [redacted].[126]

En este sentido, también resulta improbable que los prestadores del servicio aéreo tengan la capacidad operativa para atender la demanda que actualmente atienden los TRANSBORDADORES, lo anterior sin considerar las limitantes que refiere el DP en cuanto a peso y dimensiones, o de prohibición de mercancías o sustancias peligrosas.

3.4.3.3. Otros medios de transportación marítima

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[127]

> **El DP establece que los USUARIOS COMERCIALES requieren trasladar carga rodada, es decir, vehículos que pueden o no transportar mercancías en su interior desde los centros de distribución o de producción a centros de consumo.**
>
> **Ya se apuntó previamente, que la AI supone equivocadamente; i) que los usuarios ya se decidieron por la opción de autotransporte para la primera y última milla, ii) que esa decisión no puede ser alterada; y, iii) que, por lo tanto, el tramo marítimo tiene que realizarse en una embarcación que acepte carga rodada. La AI concluye que no hay otro tipo de embarcación, diferente a los TRANSBORDADORES, que ofrezca el servicio de carga rodada.[128]**
>
> **La AI examina las embarcaciones que han atendido los puertos de Baja California Sur y los de Topolobampo y Mazatlán en el periodo de dos mil dieciocho a dos mil veintiuno, para identificar aquellos que pudieran ofrecer el servicio de carga rodada, además de los TRANSBORDADORES.**
>
> **Después de descartar a embarcaciones de pesca y auxiliares, por su fin específico, la AI también descarta a otras embarcaciones, tales como buques porta contenedores o graneleros, porque no aceptan carga rodada, aunque sean utilizados ampliamente en el mundo para transportar todo tipo de mercancías.**
>
> > "***En cuanto al resto de las embarcaciones, también se descartó que puedan sustituir al STMC. Por las características de la carga rodada, esta no es susceptible de transportarse en otro tipo de embarcaciones que no estén equipadas para ello. En tal sentido, los servicios prestados en ese tipo de embarcaciones alternativas no son factibles para los demandantes del STMC; en especial, al tomar en consideración que, en su mayoría, dichos demandantes toman la***

---

[126] Cálculos con base en la Tabla 18 del DP, p. 73, y folio 12324 (archivo "*Tabla 7 Anexo 15.xlsx*").
[127] Página 47 a 53 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[128] BAJA FERRIES cita: DP, p.75; folio 14,861.

Eliminado: 10 palabras

decisión de solicitar el STMC como parte de un proceso logístico para transportar sus mercancías entre las CIUDADES ORIGEN STMC y CIUDADES DESTINO STMC."[129]

Es evidente que el DP, al suponer erróneamente que el usuario no admite otra opción que no sea carga rodada, solo se limitó a verificar si los buques porta contenedores o graneleres pueden transportar carga rodada, pero no estudió si los usuarios pudieran optar por procesos logísticos distintos a carga rodada, en función de los costos logísticos completos y la funcionalidad del servicio. Esto claramente es inadmisible.

Buques de carga seca

Entre los buques de carga seca, la AI distingue entre buques de carga general y porta contenedores. Menciona que los buques de carga general están destinados al transporte de mercancías generales y los porta contenedores únicamente pueden transportar contenedores. De acuerdo con el DP, el diseño de los dos tipos de buque no es conducente al transporte de carga rodada.

La AI apunta que en caso de transportar la carga y no el vehículo junto con la carga, tanto el buque de carga general como el de contenedores requieren de realizar maniobras en los puertos de origen y destino para la carga y descarga de mercancía, además de requerir el uso de equipo especializado.

Después de considerar las manifestaciones de tres usuarios que mencionan que no sería viable su operación con una logística de contenedores, principalmente por la necesidad de hacer maniobras portuarias adicionales, la AI concluye que un buque de carga general o de contenedores no es sustituto del servicio de carga rodada porque:

"[…] *su uso incrementa los costos asociados a la realización de maniobras de carga y descarga y se requiere realizar la compra de contenedores, para que el usuario migre a esta modalidad, así como grúas o montacarga para la manipulación de los contenedores*".[130]

El análisis de la AI es a todas luces incompleto. Los buques de carga general y de contenedores son ampliamente utilizados en todo el mundo, a pesar de que sea necesario realizar maniobras de carga y descarga en los puertos y de que sea necesario contar con infraestructura especializada. La razón es porque ofrecen costos menores y mayores ventajas logísticas que los buques de carga rodada en muchos escenarios. No obstante, para poder determinar si un servicio de carga en contenedores es sustituto del de carga rodada es necesario hacer la comparación completa. No obstante, el DP no contiene dicho análisis, por lo que sus declaraciones son gratuitas y carentes de motivación alguna.

En un ejercicio realizado por BAJA FERRIES con base en su experiencia de operar el buque de [B]; que tiene capacidad para transportar [B], encuentra que el usuario pagaría [B] para transportar

[129] BAJA FERRIES cita: DP, p.77; folio 14863.
[130] BAJA FERRIES cita: DP, p.81; folio 14867.

Eliminado: 23 palabras

un contenedor de [B] **en la ruta PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO y en la ruta PICHILINGUE -MAZATLÁN, respectivamente.**[131]

Esta estimación considera que el buque va a máxima capacidad, es decir con [B] **. Estos precios se comparan favorablemente con los** [B] **que se cobra actualmente en el TRANSBORDADOR por transportar una caja de las mismas dimensiones en esas mismas rutas. Lo que demuestra la existencia de una clara sustituibilidad en los servicios.**

Se hace constar que el costo para el usuario, además del traslado marítimo, incluye las maniobras de acarreo del contenedor del patio de contenedores a costado del muelle y el embarque/desembarque del contenedor del buque al costado del muelle, así como un margen de utilidad.

Pero aún más, el volumen de [B] **podría ser considerado como alto para la demanda actual en cualquiera de las dos rutas analizadas. BAJA FERRIES fue más allá y en el estudio realizó un ejercicio con el mismo buque, pero considerando que transportaría solo** [B] **por viaje, para ajustarlo a la demanda promedio que se tiene en esas dos rutas.**

Con esta variación, el costo por contenedor para el usuario bajo estos supuestos en la ruta PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO sería de [B] **y, en la ruta PICHILINGUE - MAZATLÁN, de** [B] **, de nuevo, considerando las maniobras descritas previamente, así como un margen de utilidad.**[132] **Ese H. Pleno podrá observar que aun operando el buque con una capacidad reducida se puede ofrecer un servicio a un costo muy competitivo y menor que los costos actuales de utilizar el TRANSBORDADOR.**

Se anticipa que se ofrecerá una prueba pericial para que un experto determine si estas cifras que presenta BAJA FERRIES caen en los parámetros usuales de operación de un buque de este tipo.

El ejercicio anterior ilustra que el servicio de contenedores es sustituto del servicio de TRANSBORDADOR, pero la AI no lo consideró así porque no realizó los cálculos necesarios para apreciar el potencial competitivo de los contenedores en el mercado y descartarlo como sustituto cuando en realidad es un sustituto muy viable.

Adicionalmente, ese H. Pleno podrá comprobar que el propio Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los Puertos y Terminales Concesionadas a la Administración Portuaria Integral de Baja California Sur de dos mi veintitrés a dos mil veintiocho reconoce la existencia de carga que se mueve en contenedores, al respecto señala lo siguiente:

> "*1.4. Vocación del puerto, área de influencia y conectividad*

---

[131] BAJA FERRIES refiere: Ver prueba documental "*Costo portacontenedor vs transbordador*."
[132] BAJA FERRIES refiere: Ver prueba documental: "*Costo portacontenedor vs transbordador.xlsx*."

Eliminado: 31 palabras

> […] *Carga General: En esta línea de negocios se clasifica sólo aquella carga que llega de manera ahora convencional, es decir, como en los demás puertos carga en general, en contenedores o suelta principalmente.*
>
> […] *Este tráfico se presenta solamente en el puerto de Pichilingue, ya que su muelle comercial, es el que permite este tipo de movimiento, muelle que también es el único que provee las condiciones para mover de manera convencional contenedores.*
>
> […] *El puerto de Pichilingue, cuenta con un muelle comercial, es el que permite este tipo de movimiento, muelle que también es el único que provee las condiciones para mover de manera convencional contenedores"*

Lo anterior evidencia el incompleto análisis del DP y la existencia de competencia potencial vía transporte por porta contendedores. De hecho, antes de la operación de los TRANSBORDADORES una empresa denominada "A" operaba (en los años noventa del siglo pasado) la ruta Mazatlán – Pichilingue transportando mercancía usando porta contenedores.

Buques de carga a granel

La AI destaca que entre los buques de carga a granel se encuentran los que transportan carga seca y los petroleros, que transportan carga líquida a granel. La AI manifiesta que, por su diseño, los buques de carga a granel permiten transportar carga suelta, la cual necesita un procesamiento adicional de empaque en el destino para poder venderla al consumidor final.

El DP destaca que la necesidad de este procesamiento adicional interrumpe la intención de los USUARIOS COMERCIALES de dar continuidad al proceso logístico que inicia en el centro de producción y que implica que los usuarios trasladan los productos listos para su consumo en su destino final.[133]

Ese H. Pleno podrá observar que, en este caso, la restricción artificial que impone la AI es que los usuarios deben trasladar los productos listos para su consumo en el destino final. Otra vez llama la atención que la AI descarte una modalidad de transporte que es ampliamente utilizada en todo el mundo, sin realizar el análisis correspondiente.

El DP cita a A admitiendo que podría utilizar un navío granelero, pero que esto significaría instalaciones especializadas en los puertos para la carga y descarga (grúas, silos, etc.) e invertir en un centro de distribución en La Paz para instalar y operar una B.

Al respecto, existe evidencia en el EXPEDIENTE que demuestra que A, competidor de A en el mercado de BCS, actualmente transporta su producto de Guaymas a Pichilingue en una embarcación de graneles minerales. Además, cuenta con terminales para el manejo de B en Guaymas, Topolobampo y Pichilingue.

---

[133] BAJA FERRIES cita: DP, p.82; folio 14868.

Eliminado: 11 palabras

En Pichilingue en particular, CEMEX cuenta con una cesión de derechos que vence en el año 2,040 (dos mil cuarenta).[134] Como puede observarse en las estadísticas de movimientos de la APIBCS que se proporcionaron a la AI en el Anexo 13 del requerimiento de información, CEMEX manejó en la terminal de Pichilingue más de B **de** B **de enero a septiembre de dos mil veintidós.**

La operación que actualmente lleva a cabo A **en** B **es prueba de que este tipo de embarcaciones es viable para este tipo de productos, aunque signifique contar con instalaciones especializadas y tener que realizar maniobras adicionales. Si** A **lo puede hacer** A **también lo puede hacer.**

No obstante, la AI, sin realizar un análisis de los costos para el usuario de hacerlo en una u otra modalidad, descarta indebidamente que este servicio pueda ser sustituto del servicio de carga rodada.

Adicionalmente, se demostrará a ese Pleno que B **.[135] Este hecho además de que ilustra que es claramente viable técnicamente sustituir el TRANSBORDADOR por otros medios de transporte marítimo, revela que hubo periodos en que los servicios se realizaban simultáneamente, lo que es evidencia de que estos servicios son sustitutos técnica y económicamente.**

B .[136]

Un elemento relevante para la toma de decisión de ese Pleno es que se utilizaba el servicio de transporte regular en el TRANSBORDADOR mientras que el resto eran contratos de " B **" o "** B **". Esto demuestra sin lugar a duda que no solamente el TRANSBORDADOR enfrenta competencia de otros medios de transporte marítimo sino también de buques que se contratan en** B **y que definitivamente significan pérdida de mercado para el TRANSBORDADOR. También demuestra la falta de análisis realizada en el DP respecto de estos temas.**

---

[134] BAJA FERRIES refiere: Ver capacidad de terminal en Guaymas en https://www.puertodeguaymas.com.mx/terminales-e-instalaciones; y para la terminal en Pichilingue ver "*Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2023-2028 de la APIBCS*", p.38., disponible en https://apibcs.com.mx/desarrollo-portuario/

[135] BAJA FERRIES refiere: La prueba documental "B" contiene el historial mensual de la relación comercial con B. En ese archivo, además de la carga transportaba y el buque que lo transportaba, se incluyen las especificaciones de los buques que se utilizaron durante ese periodo.

[136] BAJA FERRIES cita: ibid.

Eliminado: 1 párrafo, 2 renglones y 44 palabras

Asimismo, más recientemente, de [redacted] **: Tome en cuenta ese Pleno que mientras que el servicio en el** [redacted] **era el servicio regular el cual compartía con otros usuarios, el** [redacted] **. Esta es aún otra modalidad que impone restricciones competitivas a los TRANSBORDADORES. Un buque del mismo tipo, pero dando servicio "** [redacted] **Nada de esto indagó la AI, ni fue parte del análisis en el DP.**

Ahora bien, en [redacted] **.[137] Actualmente** [redacted] **continúa utilizando el servicio de carga rodada, pero ahora con TMC, lo que también demuestra la competencia que existe en los dos proveedores del servicio de TRANSBORDADOR.**

Como podrá observar ese Pleno, la evidencia de sustitución es contundente. Los dos competidores de [redacted] **que llevan producto a BCS actualmente utilizan servicios distintos, y uno de ellos ha utilizado** [redacted] **, a veces de manera simultánea.**

Es claro que la AI no realizó el análisis necesario para descartar la sustitución, por el error de suponer que la realización de maniobras adicionales en los puertos implica forzosamente un mayor costo del proceso logístico completo. De haber realizado el análisis pertinente, podría haber concluido lo que la evidencia indica, que existe sustitución entre carga rodada, carga general y graneles.

Otro caso es el de [redacted] **, que se transporta como carga rodada con BAJA FERRIES** [redacted] **, pero que también se transporta como** [redacted] **en una embarcación especializada por la empresa** [redacted] **.[138] Este último requiere de realizar maniobras para su carga y descarga en los puertos, en este caso, para trasladarlo del barco a tanques de almacenamiento.**

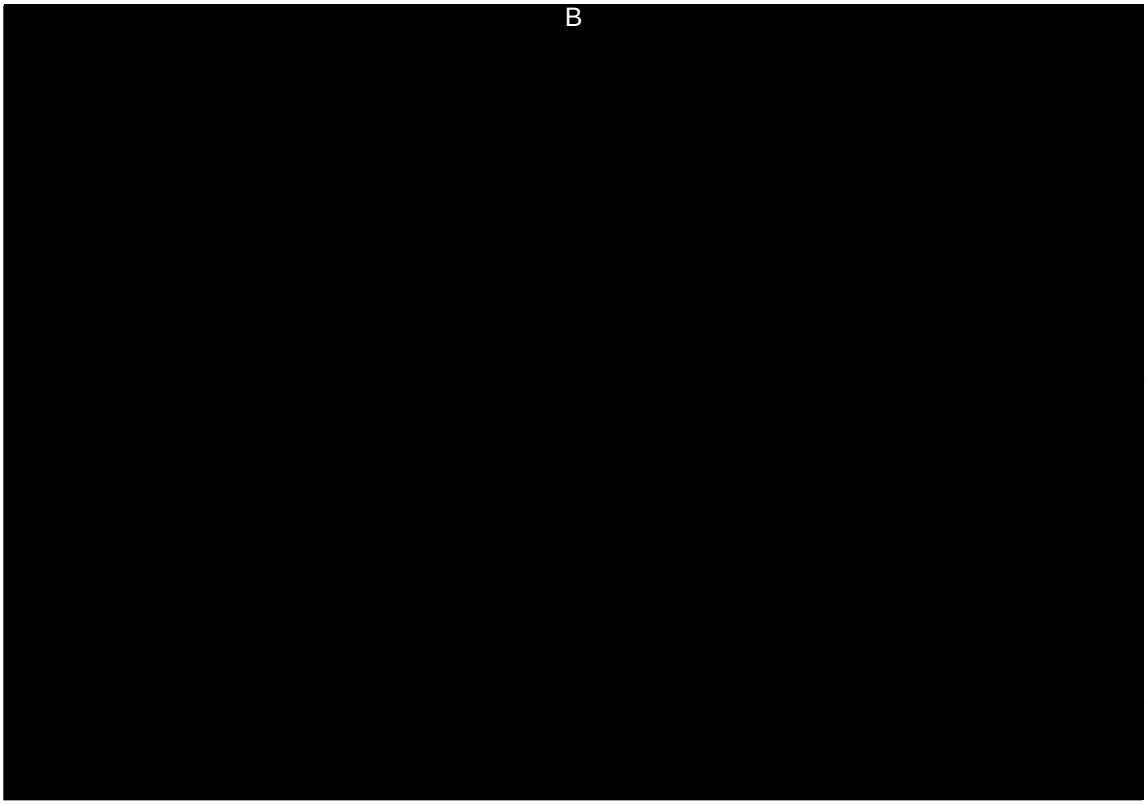
---

[137] BAJA FERRIES refiere: Documental: "[redacted]"

[138] BAJA FERRIES refiere: Esta empresa cuenta con una terminal especializada en Pichilingue. [redacted] PICHILINGUE - Google Maps.

Eliminado: 1 renglón y 75 palabras

B



Los casos presentados en esta sección muestran claramente que existen servicios y modalidades sustitutas, pero el DP no indagó correctamente. En particular, la metodología que siguió la AI para descartar la posibilidad de sustitución es incorrecta en dos aspectos: primero, suponer que el usuario decide utilizar carga rodada sin consideración de las alternativas, y segundo, suponer que la necesidad de realizar maniobras adicionales que requieren algunas de las modalidades de transporte, tales como en los servicios de contenedores o graneles, implican necesariamente un incremento en el costo total del proceso logístico.

La adopción de esos dos supuestos erróneos evitó que la AI realizara el análisis de sustitución de manera correcta, en el cual se compararan los costos de procesos logísticos completos. De haber considerado correctamente todos los elementos la AI hubiera encontrado que la carga rodada y los graneles son servicios sustitutos.

Las manifestaciones respecto a la sustituibilidad del STMC y otros medios de transporte marítimo son **inoperantes** por **no combatir la totalidad de las manifestaciones del DP**.

BAJA FERRIES señala que los buques de carga general o portacontenedores son utilizados en todo el mundo para la transportación de mercancías a un menor costo. No obstante, el DP analizó que en los puertos objeto del análisis, el tipo de embarcaciones más atendidas son TRANSBORDADORES. En el periodo dos mil dieciocho a dos mil veintiuno, B [redacted] de las embarcaciones atendidas en el puerto de Mazatlán; B [redacted] en el puerto de Topolobampo y B [redacted]

Eliminado: 1 imagen y 24 palabras

en el puerto de Pichilingue fueron TRANSBORDADORES. Así, las operaciones de TRANSBORDADOR representan el mayor porcentaje de las operaciones en los puertos arriba referidos.

Además, derivado de las manifestaciones de diversos USUARIOS COMERCIALES que obran en el EXPEDIENTE, la AI destacó una diferencia sustancial entre las operaciones realizadas por un TRANSBORDADOR y aquellas embarcaciones de carga seca: los USUARIOS COMERCIALES transportan mercancías que son producidas y embaladas para ser transportadas directamente al consumidor final. Esto es, las necesidades de los USUARIOS COMERCIALES determinan el tipo de transporte que utilizarán, provocando que no sean sustitutas, dadas las limitantes que enfrentan para cambiar de un tipo de embarcación a otro.

[A] señaló que "[…] *sí podría contratar sólo el servicio de remolque (solo para el contenedor) en otra embarcación distinta del ferri, pero esto hace ineficiente la operación y aumenta costos porque al llegar a Pichilingue hay que contratar nuevamente el transporte para llegar al cliente. Esta doble contratación genera un aumento en costos* […]. *Por este motivo* [A] [ ] *no* […] *ve plausible utilizar otro tipo de embarcaciones distintas al ferri para transportar sus mercancías*".[139] Por su parte [A] mencionó que "[l]*a principal ventaja para* [A] *de transportar la mercancía en STMC, es que, se reducen costos logísticos relacionados con múltiples maniobras de carga y descarga. El remolque rodoviario tipo plataforma de 3 ejes es el mismo que se carga en la planta de* [B] [**] *y no hay necesidad de descargarlo hasta su llegada al centro de distribución de la Paz; con esto se evitan mermas y daños a* [B]*, y, de igual manera, se evita el* [B] [ ]".[140]

En el mismo sentido [A] manifestó que "[…] *no sería factible movilizar las mercancías de mi representada mediante embarcaciones distintas a aquellas que sirven para transportar carga rodada* [TRANSBORDADORES]. *Lo anterior, toda vez que ninguno de los puertos cercanos a los Centros de Distribución de mi mandante, cuenta con la infraestructura necesaria que permita modificar el esquema logístico actual en la zona, aunado a que mi representada dependería de la disponibilidad de otros medios o equipos (por ejemplo, grúas o chasises), para montar el contenedor y llevar a cabo la distribución de la mercancía*".[141]

Asimismo, respecto de las inversiones adicionales que requiere el servicio de carga en buques de carga general y portacontenedores, [A] resalta que "[…] *no ha considerado transportar su producto por medio de contenedores, pues el servicio de transporte que ha contratado es más conveniente por lo siguiente: i)* [**]*; ii) no requiere inversión en contenedores; iii) no requiere inversión en equipo para contenedores ni la utilización de un centro de transvase en Puerto Topolobampo; iv) implica menos maniobras de carga y descarga*".[142]

En este sentido, si bien las embarcaciones con portacontenedores o carga general son utilizadas en todo el mundo, lo cierto es que en las RUTAS existen condiciones que impiden una sustituibilidad, particularmente porque los USUARIOS COMERCIALES requieren transportar sus

---

[139] Folios 14189 y 14190.
[140] Folios 13776 y 13777.
[141] Folio 13589.
[142] Folio 13778.

Eliminado: 29 palabras

mercancías, producidas en la masa continental, hacia Baja California Sur, sin mayor proceso, como un empaquetado o la utilización de grúas o demás instalaciones análogas.

Al respecto, A mencionó que:

> "[…] *podría utilizar como embarcación alternativa, un barco dedicado al transporte de* B *, es decir, un navío granelero* […]. *No obstante, el uso de estos barcos implicaría que* A *utilizara en los puertos instalaciones especializadas para la carga y descarga de producto a granel, como silos y equipo de carga y descarga de graneles. Adicionalmente,* A *requeriría invertir en su centro de distribución de la Paz para instalar y operar una* B […]".[143]

En el mismo sentido, A señala que:

> "[…] *tiene conocimiento de que existen otro tipo de embarcaciones denominadas 'graneleras' o 'bulk carriers', este tipo de embarcaciones son utilizadas para realizar el transporte de mercancías o productos a granel o no envasados ni empaquetados.* […] *no resulta factible la movilización de mercancías en las Rutas mediante embarcaciones marítimas distintas a aquellas que sirven para transportar carga rodada (transbordadores)*".[144]

Adicionalmente, y con independencia de que las manifestaciones realizadas por BAJA FERRIES se relacionan con una ruta que no es materia de la presente resolución (Ruta Pichilingue - Guaymas), lo cierto es que la AI no negó la posibilidad de transportar productos a granel, sino que señaló que en las RUTAS, para los USUARIOS COMERCIALES no les es rentable ni conveniente ese medio de transporte, pues en todo caso, BAJA FERRIES no argumenta si las operaciones de A las realiza mediante un servicio de transporte marítimo y por sus propias embarcaciones, aunado a que no manifiesta si en Baja California Sur A cuenta con instalaciones de empaquetado de sus productos. Por lo tanto, no es suficiente para desvirtuar las conclusiones del DP.

Respecto a las manifestaciones relacionadas con que A y BAJA FERRIES han transportado en un par de ocasiones sus productos mediante embarcaciones de B, se advierte que en principio, las embarcaciones que señala no son aquellas destinadas a prestar el STMC. Asimismo, BAJA FERRIES no manifiesta si dichas cargas fueron una constante o una operación atípica, tampoco señala el volumen que representa dicha carga con respecto al total de movimientos de ese producto; finalmente, no señala si el producto que se transportó corresponde al mismo que es llevado mediante el STMC constantemente. Esta información sería necesaria para analizar si efectivamente el uso de estas embarcaciones de B puede ser considerado como un servicio sustituto del STMC, lo cual aplica para todas las cargas que manifestaron en su escrito.

Respecto a las manifestaciones relacionadas con la empresa A, donde señalan que BAJA FERRIES transporta B como B, pero que también se transporta como B por la empresa A, son **inoperantes** por **gratuitas,** en virtud de que BAJA FERRIES no explica por qué el hecho de que BAJA FERRIES y A transporten B mediante B

---

[143] Folio 13780.
[144] Folio 13914.

Eliminado: 49 palabras

[redacted] podría desvirtuar las consideraciones del DP, aunado a que el DP no cuestiona o niega la existencia de otros medios de transporte.

Suponiendo sin conceder que los cálculos de BAJA FERRIES fueran correctos, faltaría demostrar que un porcentaje suficientemente grande de la carga rodada está en posibilidad técnica de transportarse mediante contenedores tal que, ante un aumento del precio del TRANSBORDADOR, esa carga migraría a los buques portacontenedores y volverían no redituable el incremento del precio; sin embargo, BAJA FERRIES no ofrece información suficiente para determinar esta posibilidad de sustitución y la pericial ofrecida por BAJA FERRIES no logra acreditar dichos extremos. Se remite al apartado de "*4.3.3.2. Dictamen pericial en materia de Logística de Puertos*" de la presente resolución, donde se señala que la supuesta sustituibilidad no toma en cuenta los factores de logística de distribución y necesidades de carga de los USUARIOS COMERCIALES, y no alcanza a controvertir el análisis de sustituibilidad de los contenedores por los TRANSBORDADORES descrito en el DP.

Además, es de notarse que tanto BAJA FERRIES como TMC como proveedores del STMC establecen sus precios comerciales de acuerdo con las dimensiones del tipo de vehículo de carga, no a tipos de producto; lo que concuerda en el sentido de que los USUARIOS COMERCIALES primordialmente consideran las características del tipo de carga como el factor determinante de la demanda del mercado y en todo caso respalda el análisis realizado en el DP respecto al análisis por vehículo y no por producto transportado.

De esta manera, este Pleno considera innecesario el análisis de sustitución producto por producto puesto que en el EXPEDIENTE se encuentra acreditado que con independencia de las mercancías que sean transportadas mediante el STMC, las NAVIERAS tienen un precio establecido definido por el tipo de vehículo y las dimensiones de éste y no se desprenden cambios en los precios dependiendo del tipo de mercancía o producto que se transporte.

Es igualmente innecesario, por lo que considera que el argumento de BAJA FERRIES es **infundado**, referente a la dimensión producto del STMC. Este Pleno consideró un ejercicio adicional a lo que se presenta en el DP para comprobar que no existe la sustitución que señala BAJA FERRIES. En principio se realizará: i) una clasificación del tipo de producto transportado; y ii) un análisis de sustitución del medio de transporte por otro medio de transporte, que se refiere a una sustitución del transbordador por otro medio de transporte marítimo.

Análisis de sustitución del producto transportado por otro producto

Si bien no hay información en el expediente que indique el producto transportado dentro de los vehículos rodados movilizados por BAJA FERRIES, la cartera de productos transportados puede inferirse parcialmente a partir del archivo "*Anexo VII.1.xlsx*" entregado por BAJA FERRIES durante la investigación.[145] Este archivo contiene información de sus clientes, así como el tipo de vehículo rodado que transportó desde un punto de origen hacia un punto de destino.

[145] Folio 12491.

Eliminado: 2 palabras

A partir de las razones sociales de los clientes de BAJA FERRIES se puede, en algunos casos, inferir el producto transportado. Por ejemplo, para la [redacted]. No obstante, para las personas físicas es inviable un análisis semejante.

Los productos pueden ser de consumo final (por ejemplo, [redacted]) o intermedios, es decir, que constituyen insumos para un proceso productivo (por ejemplo, [redacted]). Lo anterior es necesario para el análisis pues limita el rango de posibilidades al momento de determinar las condiciones de sustitución del STMC de vehículos rodados que transportan los productos mencionados.

Análisis de sustitución del MEDIO DE TRANSPORTE POR OTRO MEDIO DE TRANSPORTE

Sustitución del transbordador por otro medio de transporte marítimo

Ante la necesidad de un usuario de transportar un producto, se debe elegir el medio de transporte marítimo para hacerlo. Para este análisis se parte de los siguientes supuestos:

1. A menor número de unidades transportadas por un usuario, menores son las necesidades de desarrollar capacidades y redes logísticas.
2. El transporte por TRANSBORDADOR es logísticamente menos complicado que los otros medios de transporte marítimo; buque de carga general, granelero o portacontenedores, toda vez que se transporta el carro completo con toda la mercancía dentro. Por ello, usuarios con poca demanda de transporte preferirán usar el TRANSBORDADOR.
3. Si se observa traslado frecuente de un producto por medios diferentes al TRANSBORDADOR, entonces, es técnica y económicamente factible hacer la sustitución.

Determinación de las capacidades logísticas de los usuarios del STMC

Para la estimación de las capacidades logísticas de un usuario del STMC se usaron dos variables contenidas en el "*Anexo VII.1.xlsx*": tipo de persona (física o moral) y número de unidades transportadas. Para simplificar el análisis, en la estimación se parte de los siguientes supuestos: i) las personas morales tienen mayores capacidades logísticas que las personas físicas con actividad empresarial, y ii) mientras más unidades movilice un usuario puede asumirse que tiene mayores capacidades logísticas.

Durante el PERIODO, en las rutas con destino a Pichilingue, el [redacted] de los usuarios de BAJA FERRIES fueron personas físicas, aproximadamente, [redacted] registros únicos, mientras que el restante [redacted] fueron personas morales; aproximadamente, [redacted] registros de razones sociales únicas. En el rubro de vehículos de carga las personas morales concentran una mayor porción de vehículos transportados que las personas físicas:

Eliminado: 36 palabras

Unidades transportadas según tipo de vehículo y persona, origen Topolobampo y Mazatlán con destino a Pichilingue, 2018-2022[146]

(Número de unidades y porcentaje)

**

El promedio de unidades transportadas por usuario es bajo: ** vehículos por persona física y ** vehículos por persona moral, para el conjunto de los cinco años del PERIODO INVESTIGADO.[147] Esto es indicio de que la demanda del STMC está atomizada, de modo que los usuarios, en promedio, difícilmente reunirían la escala y las capacidades logísticas necesarias para migrar a otro medio de transporte marítimo (buque de carga general, buque granelero o buque portacontenedores) ante un incremento de precios de TRANSBORDADOR, independientemente del producto que movilicen.

Los resultados del PERIODO muestran que el usuario promedio, persona física o moral, tiene una baja capacidad logística, por lo tanto, el TRANSBORDADOR es la alternativa de transporte más idónea dadas las condiciones de estos usuarios. Lo anterior se respalda con los datos que demuestran que el TRANSBORDADOR fue el medio más utilizado en los puertos analizados en esta resolución.

Por otra parte, pueden existir ciertas empresas que, pese a ser usuarios que movilizan una gran cantidad de unidades, son cautivos del transbordador, por ejemplo, las empresas de autotransporte foráneo de carga general. Los argumentos por los que se consideran cautivas a estas empresas son los siguientes:

1. El negocio de estas empresas consiste en trasladar mercancía mediante vehículos rodados de carga. Si estas empresas, para llegar a Pichilingue, deciden usar el transbordador es porque hacer el traslado completamente en carretera resulta inviable en tiempo y costos. Si estas empresas optaran por movilizar su carga mediante buques de carga suelta o

---

[146] En el "*Anexo VII.1*" se reportan ** de unidades diferentes, las cuales fueron agrupadas conforme al tarifario de BAJA FERRIES. Véase https://www.bajaferries.com.mx/rutas-tarifas-y-horarios y folio 1330 ("*Anexo 38*"). Tráiler y pipas de tamaño semi *full* y *full*, *low boy*, mudanzas, grúas, tractores, entre otros. folio 12491.

[147] Resultado de dividir el número de unidades transportadas entre el número de nombres o razones sociales mencionado anteriormente.

Eliminado: 1 tabla y 4 palabras

portacontenedores es verosímil suponer que incurrirían en costos logísticos mayores, por lo que su negocio resultaría menos rentable.

2. Recurrir a buques de carga suelta o portacontenedores alteraría la frecuencia de las entregas. Mientras que las principales empresas de autotransporte de carga movilizan en promedio [redacted],[148] en dos mil veintiuno, solo hubo [redacted] arribos de buques portacontenedores en Pichilingue y [redacted]) de buques de carga suelta, esto es, un arribo de portacontenedores cada [redacted] días y [redacted] de carga general cada [redacted].[149] Esto podría dificultar la sustitución con estos medios de transporte, pues podría resultar insuficiente para las empresas de autotransporte para cumplir con sus cadenas de logística y entrega de mercancías, y realizar entregas diarias.

Por lo anterior, este Pleno considera que, fuera de las grandes empresas que tienen una red de distribución propia y por ello altas capacidades logísticas, el resto de los usuarios comerciales del STMC son cautivos del transbordador:[150]

1. Empresas dedicadas al [redacted]. Se estimó que [redacted] del ingreso de BAJA FERRIES corresponden a estas empresas.
2. Pequeños usuarios (personas físicas y morales) que movilizan pocas unidades rodadas y que carecen de grandes capacidades logísticas, independientemente del producto que transporten. Si bien estas empresas, dada su poca necesidad de transporte podrían recurrir a las empresas de autotransporte de carga para realizar sus movimientos, también aquellas son cautivas conforme se dijo en el numeral anterior.

En este sentido, es posible determinar que los usuarios de menor tamaño concentran la mayor parte de la demanda del servicio, como se observa a continuación, la mayor parte de usuarios (más de [redacted] solo movilizaron una unidad en el PERIODO INVESTIGADO, lo que es indicio de sus bajas necesidades de transporte, poca capacidad logística y baja capacidad de recurrir a medios de transporte alternativos. Lo anterior se puede observar en la siguiente tabla, la cual presenta un histograma, donde el eje X muestra las unidades transportadas en diferentes intervalos, mientras que el eje Y indica el número de usuarios que utilizaron el STMC.

[148] Cálculos con base en el "*Anexo VII.1*", folio 12491.
[149] Cálculos con base en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/754557/PABSPI.pdf
[150] Considerando la información contenida en el "*Anexo VII.1*", folio 12491.

Eliminado: 43 palabras

Número de usuarios según intervalos de unidades transportadas desde Topolobampo y Mazatlán con destino a Pichilingue, 2018 – 2022[151]

(Número de usuarios y rangos de unidades transportadas)

**

[redacted]

Productos movilizados mediante otros medios de transporte marítimo

Mediante el análisis de información pública es posible determinar qué productos o grupos de productos están siendo transportados por otros medios de transporte marítimo, lo cual sería un indicio de que al menos es técnicamente, y quizá también económicamente, más complicado hacer la sustitución del transbordador hacia otro medio de transporte marítimo en esos productos.

La información utilizada es la siguiente: los "*Anuarios estadísticos del Puerto de Pichilingue*" de los años dos mil dieciocho a dos mil veintiuno[152] y los "*Informes estadísticos de los puertos de México*" para los periodos enero-diciembre de los años dos mil dieciocho a dos mil veintidós.[153]Sin embargo, estas fuentes públicas presentan diversos inconvenientes para su uso en el análisis porque sólo publican los arribos, pasajeros y tonelaje de carga de transbordadores para la ruta Topolobampo – Pichilingue y se omite la ruta Mazatlán – Pichilingue; no se distingue por tipo de carga para los transbordadores, y solo hay datos hasta dos mil veintiuno para el desglose por tipo de productos que transportaron las embarcaciones distintas a transbordadores.

Adicionalmente, hay un inconsistente uso de terminología. Por ejemplo, en dos mil veinte, se reporta "*carga general rodada*" procedente de Sinaloa, donde para los demás años se reporta "*mercancías diversas*" procedentes de Topolobampo. En el siguiente cuadro se presentan las cifras y las correspondientes equivalencias de productos y orígenes entre los diferentes años.

---

[151] Folio 12491.

[152] Consultados en la página: https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/anuario-estadistico-de-los-puertos-de-mexico-2021-312085 y http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2016/Anuario/Anuario2019.html

[153] Consultados en la página: https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/informe-estadistico-de-los-puertos-de-mexico-2023 y http://www.sct.gob.mx/index.php?id=198

Eliminado: 1 gráfica

Productos ingresados al puerto de Pichilingue por cabotaje 2018 – 2021

(Toneladas)

2018			2019			2020			2021		
Producto	**Procedencia**	**Tonelaje**	**Producto**	**Procedencia**	**Tonelaje**	**Producto**	**Procedencia**	**Tonelaje**	**Producto**	**Procedencia**	**Tonelaje**
Mercancías diversas	Topolobampo	1,475,730	Mercancías diversas	Topolobampo	1,704,976	Carga general rodada	Sinaloa	1,333,355	Mercancías diversas	Topolobampo	1,582,713
Gas LP	Topolobampo	51,494	Gas	Topolobampo	59,180	Gas LP	Sinaloa	52,913	Propano	Topolobampo	16,094
Cemento	Guaymas	408,087	Cemento	Guaymas	243,443	Cemento	Sonora	216,419	Cemento	Guaymas	265,483
Varillas	Lázaro Cárdenas	29,063	Varillas	Lázaro Cárdenas	44,147	Acero y derivados	Michoacán	19,947	Varilla y derivados	Lázaro Cárdenas	26,300
									Propano	Salina Cruz	44,147
			Pescado	El Mar	165	Pescado	BCS	236			
									Gas natural licuado	Isla Espíritu Santo	26,213
Total		**1,964,374**			**2,051,911**			**1,622,870**			**1,960,950**

En el cuadro anterior se muestra que hay al menos cuatro productos específicos cuyo traslado puede ser técnica y económicamente factible en embarcaciones distintas al transbordador: cemento, gas LP, varillas (o material de construcción de acero) y gas natural licuado.

Como se observa en el cuadro siguiente, ninguno de los cuatro productos mencionados representó individualmente más de [redacted] de los ingresos de BAJA FERRIES durante el PERIODO y, en conjunto, nunca equivalieron a más de [redacted] de los ingresos anuales de BAJA FERRIES. Esto vuelve innecesario un análisis pormenorizado de las condiciones de sustitución de estos productos en particular; cerrando la posibilidad de que su transporte marítimo sea un mercado relevante en sí mismo.

Ingresos de BAJA FERRIES por transporte de vehículos de carga de personas morales que trasladan productos cuyo transporte se observa en otros medios de transporte marítimo, 2018 – 2022[154]

(Porcentajes y número de empresas)

[redacted]

Por todo lo anterior, no procede ampliar el mercado relevante para incluir otros medios de transporte marítimo (buques de carga general, buques graneleros o buque portacontenedores), o delimitarse por productos específicos, debido a lo siguiente:

[154] Folio 12491.

Eliminado: 1 tabla y 11 palabras

1. La mayoría de los usuarios transporta una pequeña cantidad de unidades; lo que indica baja capacidad logística para sustituir el transbordador por otro medio de transporte marítimo.
2. Los grandes usuarios del rubro de autotransporte de carga son una demanda cautiva debido a que recurrir a otros medios de transporte marítimo implica mayores costos y sobre todo una menor frecuencia de entregas, lo cual es un atributo fundamental del servicio que estas empresas ofrecen.
3. Los grandes usuarios que cuentan con redes de distribución propias no tienen, en lo individual, suficiente porción de la demanda como para que su migración a otro medio de transporte marítimo limite una posible alza de precios en el transbordador. Asimismo, se considera poco probable que decidan simultáneamente (dados los diferentes giros de negocio) migrar su demanda hacia otros medios de transporte marítimo.
4. Existen productos que se pueden trasladar tanto en transbordador como en otros medios de transporte marítimo, por lo que es técnicamente factible hacer la sustitución; sin embargo, representan una porción pequeña de la demanda del transbordador, por lo que la amenaza de migrar de medio de transporte no cambiaría sustantivamente las condiciones del mercado.
5. Como se observa del tipo de carga que se transporta mediante el STMC, los Usuarios transportan diversos tipos de mercancías (desde abarrotes, refrescos, cemento, entre otros) en distintos tipos de vehículos y volúmenes. Como se mostró, solo un limitado número de tipo de cargas pueden hacer uso de otros medios de transporte marítimo. En este sentido, el Pleno analizó la posible sustitución por tipo de productos y coincide con el DP en que el mercado relevante es STMC, sin requerir una definición por tipo de producto o carga.

Por ello, las manifestaciones de BAJA FERRIES, consistentes en que el mercado relevante se encuentra mal definido al solo incluir el STMC, y no a otros medios de transporte marítimo, son **infundadas**.

3.4.3.4. Posibilidad de los usuarios de acudir indistintamente a cualquier ruta

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[155]

> **La AI analiza las posibilidades de acudir indistintamente a cualquiera de las RUTAS en la sección 5.1.1.1.5 del DP.**
>
> **Con ese fin, la AI:**
>
> ***"examina el cambio en tiempo y costos que implicaría, para los usuarios localizados en el hinterland del puerto de Topolobampo, elegir la ruta PICHILINGUE - MAZATLAN, así como los que implicaría para los usuarios localizados en el hinterland del puerto de Mazatlán, elegir la ruta PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO. Asimismo, se examina la elección de ruta que llevarían a cabo los usuarios localizados en la intersección de los hinterland de ambos puertos. Finalmente, se examina el comportamiento que han tenido los usuarios del STMC del dos mil***

[155] Página 53 a 59 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

dieciocho al dos mil veintidós, con el fin de examinar si ha existido un intercambio sistemático entre las RUTAS."

La AI concluye que no hay posibilidad de acudir indistintamente a cualquiera de las RUTAS:[156]

> "*i) para los usuarios localizados en los hinterland correspondientes a cada puerto, intercambiar de puerto para demandar una RUTA alternativa implica un incremento en el tiempo de traslado total; ii) existe un diferencial significativo en las tarifas de las RUTAS; iii) tanto los USUARIOS COMERCIALES como los USUARIOS PARTICULARES han mostrado una evidente preferencia por utilizar solo una de las RUTAS durante el periodo, y iv) la elección de ruta obedece al esquema logístico del cual forma parte el STMC en el caso de los Usuarios Comerciales. En consecuencia, esta AI concluye que, para los demandantes del STMC-tanto para los USUARIOS COMERCIALES como para los USUARIOS PARTICULARES, las RUTAS no son sustitutos entre sí.*"

Las conclusiones de la AI son incorrectas. Los propios datos que la AI presenta apoyan la idea de que existe sustitución entre RUTAS, pero fueron interpretados incorrectamente, como se explicará a continuación.

La Tabla 23 del DP presenta para cada año entre dos mil dieciocho y dos mil veintidós, la proporción de usuarios "*frecuentes*" que utilizó solo una de las dos RUTAS, misma que fluctuó entre [redacted] dependiendo del año, mientras que el porcentaje de usuarios que utilizó ambas RUTAS fluctuó entre [redacted]).

La AI concluye que "*existe una masa amplia de usuarios que demandan el STMC por una única ocasión o de forma escasa, los cuales demandan solo una de las dos RUTAS, en atención a que no llevan a cabo un proceso reiterativo de elección. Asimismo, los usuarios que se consideran frecuentes, tanto USUARIOS PARTICULARES como USUARIOS COMERCIALES, han mostrado preferencia por demandar solo una de las dos RUTAS.*"[157]

En primer lugar, no es posible extraer información acerca de la sustituibilidad de las RUTAS con la información acerca del número de usuarios que utilizaron el servicio solo una sola vez en el año, sin realizar algún análisis adicional, pues no es posible determinar si esos usuarios consideraron que las dos RUTAS eran sustitutas y se decidieron por una de ellas o eligieron la única alternativa que consideraban viable. La AI no elabora algún análisis al respecto por lo cual no puede extraer alguna conclusión de sustituibilidad con base en este grupo de usuarios.

Por otro lado, la AI argumenta que los usuarios han mostrado preferencia por demandar solo una de las rutas, pero no explica por qué esos datos significan que no hay sustitución de rutas. Aún más, la información presentada en la tabla, más que evidencia de que no hay sustitución, es evidencia clara de que sí la hay. Lo anterior se hace evidente cuando el [redacted]

---

[156] BAJA FERRIES cita: DP p. 91, Folio 14877.
[157] BAJA FERRIES cita: DP p.90 Folio 14876.

Eliminado: 1 renglón y 34 palabras

[redacted]) utilizan ambas RUTAS, lo que hace clara la existencia de sustitución entre ambas RUTAS. La AI no explicó por qué, si la hipótesis es que no hay sustituibilidad, existe un grupo de usuarios que utiliza ambas RUTAS, cuando lo que se esperaría es que ese grupo de usuarios fuera nulo. Al contrario, el hecho de que haya un grupo que utilizó las dos rutas es evidencia de sustituibilidad.

El error de interpretación es claro. La sustituibilidad no obliga a los consumidores a utilizar ambas RUTAS sino solamente que exista la posibilidad de sustituir ante incrementos de precio. Puede haber una diversidad de configuraciones de usuarios consistente con sustituibilidad, pero solo una consistente con la no sustituibilidad, la cual es que no haya usuarios que utilicen las dos rutas.[158] De esta manera, la aseveración de que existe un grupo de usuarios frecuentes que ha mostrado preferencia por demandar solo una de las RUTAS carece de contenido probatorio. Esto es, el inciso (iii) de las conclusiones de la AI para esta sección no conduce a la conclusión de que las RUTAS no son sustitutas sino más bien de que hay clara sustitución.

La AI confiaba en un "*intercambio sistemático entre las rutas*" para determinar que las RUTAS eran sustitutas entre sí. Sin embargo, cuando dos servicios forman parte del mismo mercado relevante sus precios se encuentran necesariamente vinculados. El precio de un servicio se mueve en la misma dirección que el precio del otro servicio, precisamente porque al ser parte del mismo mercado relevante no ajustar el precio en sintonía significa que una de las dos rutas perdería mercado.

Para que haya intercambio sistemático entre las rutas es necesario que cambien los precios relativos entre ellas, no los precios absolutos, sin embargo, en ausencia de choques de oferta o de demanda que afecten de manera diferenciada cada ruta, los precios relativos se mantienen relativamente constantes porque los servicios forman parte del mismo mercado relevante. Esto significa que buscar un cambio sistemático entre las rutas, en abstracto, no es un indicador que conduzca a determinar la sustituibilidad de las RUTAS.

La conclusión (i) de la sección 5.1.1.1.5 es que los tiempos totales de traslado entre un origen determinado y Pichilingue son menores cuando se usa el puerto cuyo hinterland contiene el origen de la carga, mientras que la conclusión (ii) de la sección 5.1.1.1.5 es que existe un gran diferencial en las tarifas de las dos RUTAS. La AI utiliza cada una de esas conclusiones como evidencia para determinar que no hay sustitución entre las RUTAS. Sin embargo, la AI no relacionó las dos características de tiempo total de traslado y de costos por ruta en un razonamiento integral. Cuando se toman en cuenta ambos aspectos de manera simultánea se concluye que existe sustituibilidad entre las RUTAS, razón por la cual los precios se encuentran vinculados.

---

[158] BAJA FERRIES refiere: Podría darse el caso de que haya usuarios que utilicen las dos RUTAS aun y cuando estas no sean sustitutas si, por ejemplo, el usuario tiene múltiples plantas y utiliza una ruta u otra dependiendo del origen de la carga. Sin embargo, la AI no intento explicar cómo podría hacer compatibles ambas observaciones, ni mucho menos aportó información al respecto.

Eliminado: 4 palabras

La sustitución es posible porque la ruta PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO tiene una duración de 8 horas mientras que la ruta PICHILINGUE- MAZATLÁN tiene una duración de doce horas. Por otro lado, el trayecto carretero entre Mazatlán y Topolobampo es de cinco horas. De esta manera, un usuario ubicado en la terminal de cruceros de Mazatlán tiene dos opciones para trasladarse a Pichilingue, tomar el TRANSBORDADOR en Mazatlán, con el cual hará un tiempo total de doce horas, o tomar el TRANSBORDADOR en Topolobampo, haciendo un total de trece horas, esto es, cinco horas por carretera para trasladarse de Mazatlán a Topolobampo y ocho horas que toma el trayecto marítimo de la ruta PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO. Esto significa que contar con la opción de utilizar una ruta u otra tiene un costo en tiempo de una hora en el tiempo total de recorrido, equivalente a 8.3% (ocho punto tres por ciento) del tiempo total, si se toma como base un usuario cuya carga origina en Mazatlán.

Cuando el origen de la carga se encuentra al sur o al este de Mazatlán, la diferencia en el tiempo total de recorrido se vuelve porcentualmente más pequeña.[159] La Tabla 21 del DP lista los tiempos de traslado totales para usuarios localizados en el hinterland de Mazatlán. Para orígenes de los estados de Chihuahua, Coahuila y Nuevo León, Tamaulipas, Querétaro y Guanajuato, el tiempo total de recorrido supera las veinte horas, de manera tal que la diferencia entre salir de Mazatlán o salir de Topolobampo es menor a 5% (cinco por ciento). Si se parte del estado de Jalisco, Durango, Zacatecas o Nayarit, la diferencia es de entre 5% (cinco por ciento) y 7% (siete por ciento).

Conviene también destacar que el tiempo total de recorrido es importante como variable de decisión, pero no es determinante para elegir entre una ruta y otra, ya que el cálculo no incluye posibles tiempos muertos ni tampoco considera la hora del día en el que la carga está disponible en los puertos para su carga o descarga. Estas circunstancias cambian el peso relativo que tiene el tiempo total de recorrido en la decisión.

Por ejemplo, el TRANSBORDADOR de BAJA FERRIES sale de Mazatlán a las 17:00 horas y llega a Pichilingue a las 05:00 horas. El de Topolobampo sale a las 23:59 horas y llega a las 08:00 horas al mismo destino. Para alguien que no pueda entregar la mercancía antes de las 09:00 horas puede resultar irrelevante la diferencia de una hora en el tiempo total de recorrido porque se convierte en un tiempo muerto en destino esperando la hora adecuada para entregar la mercancía.[160]

En cuanto a los costos de traslado, transportar un tráiler en la RUTA PICHILINGUE-MAZATLÁN tiene un costo de [redacted] **mientras que en la RUTA PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO tiene un costo de** [redacted]

---

[159] BAJA FERRIES refiere: Por la configuración de las carreteras, Mazatlán es paso obligado en el trayecto a Topolobampo de cualquier punto de origen situado al sur y al este de Mazatlán, con excepción de Ciudad Juárez.

[160] BAJA FERRIES refiere: Es preciso hacer notar que la similitud en el tiempo total de recorrido no se cumple a la inversa, es decir, alguien ya localizado en Topolobampo incrementaría su tiempo de recorrido de 8 a 17 horas si decide trasladarse a Mazatlán para ahí abordar el TRASBORDADOR. Las diferencias crecerían para ciudades ubicadas en el estado de Sonora y en general para todo el hinterland de Topolobampo por lo que para esos puntos de origen la opción de Topolobampo es superior.

Eliminado: 7 palabras

B. El costo de trasladar un tráiler por carretera de Mazatlán a Topolobampo se estima en B, considerando gasolina, casetas, mantenimiento, inspecciones, seguro, neumáticos y pago del operador.

De acuerdo con esas cifras el costo total de traslado a Pichilingue de un tráiler ubicado en Mazatlán sería de B) si se embarca Mazatlán y de B si opta por salir de Topolobampo, es decir una diferencia de alrededor de B. En el caso de un full, la diferencia porcentual es todavía menor, de B. Los resultados del ejercicio se presentan en la siguiente tabla.

Estimación de tiempos de traslado de Mazatlán a Pichilingue vía Topolobampo.[161]

Ruta	Tiempo de traslado terrestre (hrs)	Tiempo de traslado marítimo (hrs)	Tiempo total de traslado (hrs)	Tipo de vehículo	Costo traslado terrestre MZT-TOP	Costo de traslado marítimo	Costo total de traslado	Diferencia en precios respecto a Mazatlán	Porcentaje del costo que representa la diferencia en precios
Mazatlán-Topolobampo-Pichilingue	B								
Mazatlán-Pichilingue									

Tomando en cuenta los cálculos anteriores se puede concluir que un tráiler que se encuentre en Mazatlán y que quisiera ir a Pichilingue, tendría la opción de salir de Mazatlán o salir de Topolobampo, incurriendo en un costo similar y una pequeña diferencia en el tiempo de traslado, lo cual los convierte en alternativas viables. Esta conclusión es extensiva a toda la carga que se origina en Mazatlán y sus alrededores, así como aquella que proviene del sur y este del país.

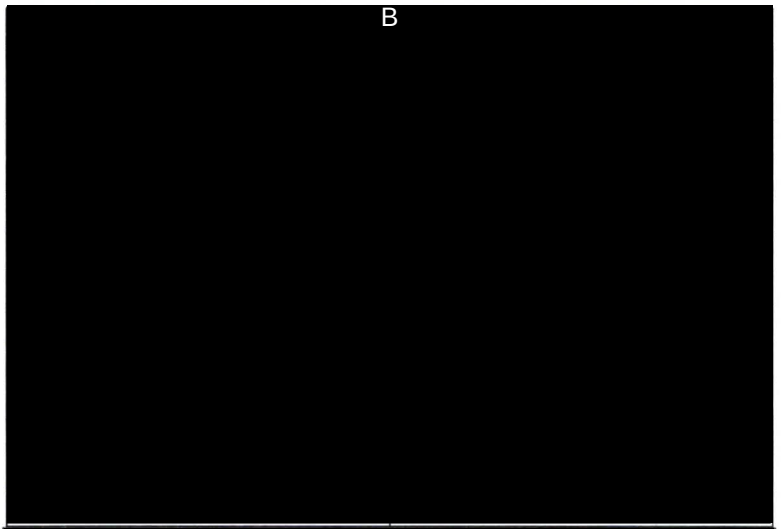
Adicionalmente para evidenciar el error de análisis del DP, BAJA FERRIES realizó durante la semana del doce al dieciocho de junio una encuesta entre sus usuarios de

[161] BAJA FERRIES refiere: Ver memoria de cálculo en el archivo de Excel que se presenta como documental denominado "*Comparación MZTPCH vs MZT-TPB-PIC.xslx*."

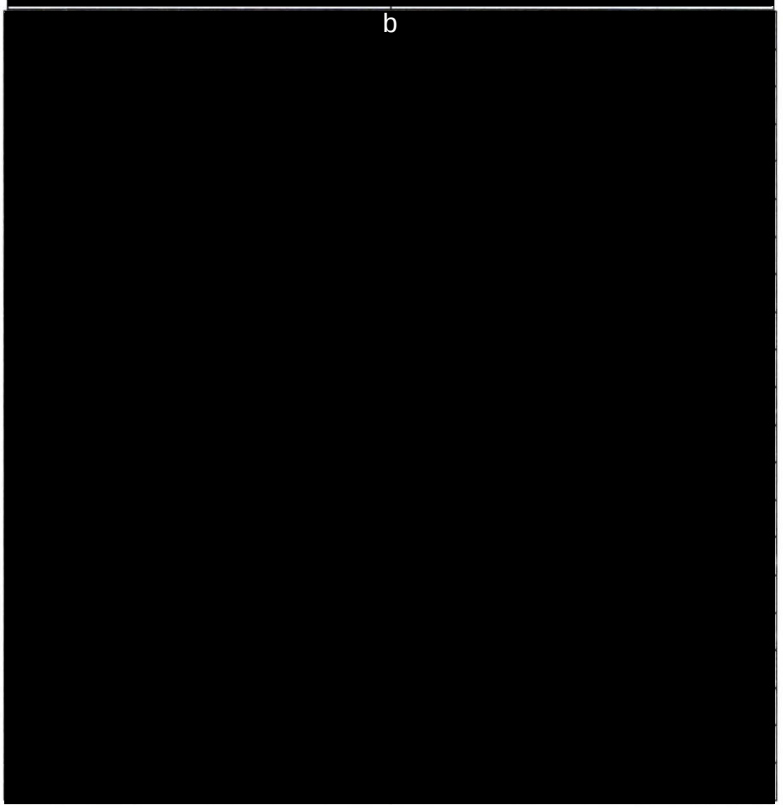
Eliminado: 30 celdas de una tabla y 42 palabras

Topolobampo y de Mazatlán para determinar el origen de la carga. Los resultados se presentan en la siguiente tabla:[162]

B



b



[162] BAJA FERRIES refiere: Se les preguntó el origen de la carga a los clientes por teléfono o en el embarque. Los resultados, incluyendo el nombre de los clientes, se encuentran en la documental "*Origen unidades 12 al 18 de junio carga.xlsx*." Se informa el número total de unidades que tomaron el TRANSBORDADOR durante esa semana a pesar de que no hayan aportado información.

Eliminado: 2 tablas

B [redacted]

Como se puede observar, Topolobampo recibe carga tanto de lo que el DP menciona que es su hinterland, tal como Hermosillo, Ciudad Obregón y Los Mochis, así como de orígenes del hinterland de Mazatlán, tales como Guadalajara y Monterrey, y de orígenes que no están en ninguno de los dos hinterland, tales como B [redacted]**, lo cual da indicios que la definición de hinterland no es lo más conveniente para definir el mercado relevante, como se apuntó anteriormente.**

Por otro lado, en Mazatlán se recibe carga con destino a Pichilingue, también de orígenes que pertenecen a su hinterland como de orígenes fuera de él. Por último, existen un conjunto grande de orígenes que utilizan los dos puertos, tales como B [redacted]**.**

Como anticipábamos arriba, el costo y el tiempo de utilizar Mazatlán o Topolobampo es similar, por lo que carga proveniente del sur y del este del país, que forzosamente pasa por Mazatlán, tiene la opción de utilizar Mazatlán o elegir Topolobampo. Por esta razón, las dos RUTAS forman un solo mercado relevante. La encuesta levantada por la empresa comprueba esa realidad.

Para efectos de determinar si existe sustituibilidad por el lado de la demanda entre dos RUTAS la pregunta relevante es si ante un incremento de precios, pequeño pero significativo, habría sustitución de una ruta por otra. Por ejemplo, ¿se alentaría la demanda de la RUTA PICHILINGUE -TOPOLOBAMPO si el precio de la RUTA PICHILINGUE-MAZATLÁN se incrementara 10% (diez por ciento)? La respuesta es positiva, ya que la diferencia en el costo total de traslado de las dos RUTAS es menor a 10% (diez por ciento) para un tráiler ubicado en Mazatlán. El incremento de precios alentaría a los usuarios a utilizar la RUTA PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO.

Por el contrario, un incremento del precio del servicio en Topolobampo incentivaría que algunos usuarios que actualmente utilizan este puerto dejaran de hacerlo y utilicen en cambio Mazatlán como punto de embarque.

La posibilidad de trasladarse por carretera y tomar el servicio en Topolobampo hace que los precios se vinculen. El precio del servicio en Mazatlán no puede superar significativamente el precio total de recorrido de Topolobampo (carretera más mar) de lo contrario perdería potencialmente todos sus usuarios contra Topolobampo. Por otro lado, tampoco hay incentivos para incrementar el precio de Topolobampo, porque perdería demanda contra Mazatlán.

Las condiciones geográficas y económicas de Mazatlán y Topolobampo generan la sustituibilidad del servicio y la vinculación entre los precios de ambas RUTAS.

Finalmente, la conclusión (iv) de la sección 5.1.1.1.5 del DP destaca que "*la elección de ruta obedece al esquema logístico del cual forma parte el STMC en el caso de USUARIOS COMERCIALES.*"

Eliminado: 1 tabla y 15 palabras

No es claro a qué se refiere la última conclusión de esta sección, ya que, por un lado, no se encuentra desarrollada en la misma y, por otro, parece haber una circularidad en la aseveración: el esquema logístico del cual forma parte el STMC, desde nuestro punto de vista, ya incluye la RUTA. En cualquier caso, la AI no explica cómo es que esa conclusión implica que no hay sustitución entre las RUTAS.

La AI no consideró la relación que existía entre los costos y el tiempo total de recorrido de ambas las RUTAS lo que le llevó a concluir erróneamente que no había sustituibilidad entre ellas, y a no poder explicar por qué existen usuarios que utilizan ambas rutas. La encuesta que levantó la empresa aporta la evidencia adicional de que existen muchos orígenes que utilizan los dos puertos en su tránsito hacia Baja California Sur.

El análisis realizado demuestra que las RUTAS son sustitutas y forman parte del mismo mercado relevante.

Las manifestaciones respecto a que existe un grupo de usuarios que utilizan ambas RUTAS son **inoperantes** por **gratuitas**, puesto que no manifestaron cómo es que el hecho de que haya un porcentaje de entre el [redacted] en el que se usaron ambas RUTAS permite acreditar una supuesta sustituibilidad entre estas. BAJA FERRIES considera que el hecho de que la AI no considerara dichos porcentajes resultan en un error en el DP; sin embargo, dicho agente tampoco ofrece un análisis de las razones por las que esos porcentajes podrían cambiar las conclusiones del DP.

De esta manera, como se puede observar del análisis realizado por la AI, ese [redacted] está sobreestimado, toda vez que, como se señala en la sección "*9.12.2.1.1 Análisis de elección de Ruta*",[163] primero, se descartaron los usuarios que utilizaron el servicio por una ocasión; después, se obtuvo el número de clientes que demandaron una o dos rutas, lo anterior se presenta por separado para los USUARIOS PARTICULARES y los USUARIOS COMERCIALES. Considerando toda la base de datos, en promedio para el PERIODO, [redacted] de dichos usuarios demandó el servicio únicamente en una RUTA; en contraste, en promedio, [redacted] de ellos usó ambas RUTAS.

Asimismo, esa información solo representa a los usuarios que usaron las dos RUTAS, pero eso no implica o refleja sustitución entre ambas, sino que solo que el [redacted] utiliza o ha utilizado ambas rutas. La decisión entre una u otra, incluso puede responder a la ubicación de las plantas productivas o de distribución de los usuarios comerciales (relacionadas con sus operaciones), las cuales pueden localizarse, respectivamente, cerca de alguno de los dos puertos. Por lo tanto, la decisión del [redacted] de usuarios entre una ruta y otra no necesariamente responde a una motivación de sustitución de rutas, sino a una cuestión de logística. Lo anterior queda comprobado de las manifestaciones de estos, por ejemplo, [redacted] mencionó que el STMC en la ruta PICHILINGUE - MAZATLÁN "(...)"[...] *se utiliza para transportar mercancías* [de] *la planta de Guadalajara, Jalisco*", mientras que se utiliza

[163] Páginas 326 a 328 del DP.

Eliminado: 43 palabras

el STMC en la ruta PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO "(...) "[...] *para transportar mercancías producidas* [de] *la planta de Navojoa, Sonora"*.

Respecto del argumento en el que BAJA FERRIES considera que los servicios forman parte del mismo mercado relevante porque sus precios relativos se han mantenido constantes, este argumento es erróneo, ya que no puede deducirse de esta premisa que las rutas forman parte del mismo mercado relevante; pues es consistente tanto con la hipótesis de que las rutas son parte del mismo mercado relevante como con la hipótesis de que no lo son.

Primero, si ambas rutas formaran parte del mismo mercado relevante, entonces, no tiene caso aumentar el precio de una u otra ruta, ya que la ruta que lo haga perdería usuarios en favor de la otra. Segundo, si cada ruta fuera un mercado relevante y los usuarios pudieran migrar poco de una ruta a la otra, entonces, el precio de cada ruta se establecerá conforme a las condiciones de competencia imperantes en cada una, tal que el precio relativo de las rutas termina siendo constante. En suma, el hecho de que los precios relativos se mantengan constantes no demuestra que las rutas forman parte del mismo mercado relevante, por lo que sus manifestaciones son **infundadas**.

No obstante, suponiendo sin conceder que un solo mercado relevante abarque ambas rutas, se advierte que las participaciones de mercado (por toneladas de carga y capacidad instalada) que tendrían las NAVIERAS no cambian las conclusiones sobre la estructura de mercado ni las conclusiones del DP. Bajo tal escenario, las participaciones son las siguientes:[164]

Participaciones de mercado en el STMC en las RUTAS PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE - MAZATLÁN por toneladas de carga, 2018- 2022

B

[redacted]

Fuente: Elaboración propia con el archivo "Tabla 7 Anexo 15.xlsx".

Participaciones de mercado en el STMC en las rutas PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE - MAZATLÁN por capacidad instalada, 2022.

Año	Naviera	Capacidad Instalada (Metros lineales)	Participación

[164] Dicho análisis también fue incluido en el DP en el apartado "*9.14.5.3 Participaciones de mercado e IHH suponiendo que las rutas PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE - MAZATLÁN forman parte del mismo mercado relevante para el STMC*".

Eliminado: 1 tabla

2022	Baja Ferries	B
	TMC	
		IHH B
Fuente: Elaboración propia con información del DP, pag. 130, 131 y 134.		

Bajo este escenario, BAJA FERRIES tiene mayor participación que TMC y durante el PERIODO se puede observar que las participaciones se modifican menos del B. Incluso los IHH indican valores arriba de los 5,000 (cinco mil) puntos, lo cual indica que el STMC es un mercado altamente concentrado.

Adicionalmente, se realizó el ejercicio considerando que tanto las RUTAS como los servicios de STMC y STMP forman parte de un solo mercado relevante. Para hacer una medida homogénea entre ambos servicios se utilizan los ingresos totales de las NAVIERAS. A continuación, se presentan las participaciones de mercado en este escenario:

Participaciones de mercado en el STMC y STMP en las Rutas PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE – MAZATLÁN, por ingresos totales, 2018- 2022[165]

B

Por lo anterior, bajo las métricas y escenarios presentados, se puede observar que la estructura de mercado se mantiene con dos prestadores del STMC y STMP, BAJA FERRIES y TMC, y los índices de concentración se mantienen sobre los 5,000 (cinco mil) puntos, incluso por arriba de 6,000 (seis mil) puntos, por lo cual se puede concluir que se trata de un mercado altamente concentrado en todos los escenarios.

Por otra parte, el señalamiento de BAJA FERRIES respecto a que los clientes de carga que provengan del sur y este del país tienen la opción de utilizar el puerto de Mazatlán o Topolobampo dado que los costos y tiempo son similares, y sobre que esto comprueba que ambas RUTAS pertenecen a un solo mercado relevante es **infundado,** debido a que dicha metodología no es un análisis completo de condiciones de sustitución, ya que solo toma en cuenta una característica específica de ciertos

---

[165] Para BAJA FERRIES se usaron los estados financieros presentados en el "*Anexo 4*" del escrito presentado el veintitrés de enero de dos mil veintitrés, bajo el nombre de "*Total de Ingresos*". Para TMC se usaron los estados financieros presentados en el "*Anexo 4*" del escrito presentado el tres de enero de dos mil veintitrés, con las variables identificadas como "*Ventas*" o "*Ingresos*". Folios 1330 y 629.

Eliminado: 1 tabla, 5 celdas y 4 palabras

usuarios respecto al traslado desde su procedencia, sin las consideraciones respecto a la diferencia de precios de los puertos o del horario de servicio, que como consta en el EXPEDIENTE, son diferenciadores sustanciales que no permiten que estas RUTAS sean consideradas como sustitutas por los usuarios.

Finalmente, BAJA FERRIES presenta un análisis geográfico para sustentar que ambas rutas forman parte del mismo mercado relevante; no obstante, este elemento no es fundamental para determinar la sustitución entre rutas. Por otro lado, los argumentos utilizados para sustentar que no hay sustitución entre estas son los siguientes:

a. Los usuarios manifiestan una preferencia por usar solo una de las rutas. BAJA FERRIES no logró desacreditar este argumento.

b. La ruta elegida forma parte del esquema logístico de los usuarios comerciales, el cual no es fácilmente modificable debido a limitantes de espacio y/o peso a los que están sujetos otros medios de transporte, la infraestructura disponible de los puertos más cercanos a los centros de distribución y los costos asociados al cambio de ruta (peajes y tiempo de traslado).

c. El DP realizó el cálculo de tiempos de traslado en las RUTAS para los usuarios localizados en el *hinterland* de los puertos de Topolobampo y Mazatlán y muestra que, en todos los casos, el tiempo de traslado total de los usuarios localizados en el hinterland de Topolobampo se incrementa en caso de elegir trasladarse a Mazatlán para demandar el STMC.

d. **En lo que respecta a los USUARIOS COMERCIALES, éstos motivan su decisión de qué ruta usar por la localización de los centros de producción y/o distribución relacionados con sus operaciones, los cuales pueden localizarse, respectivamente, cerca de alguno de los dos puertos.**

e. Se analizó si los USUARIOS PARTICULARES y los USUARIOS COMERCIALES han intercambiado de RUTA, para lo cual se consideraron únicamente aquellos usuarios que demandaron el servicio en más de una ocasión. La proporción de USUARIOS PARTICULARES que demandaron el STMC más de una vez lo hicieron únicamente en una RUTA, en promedio, [redacted].

f. Existe un diferencial entre las tarifas de ambas rutas. Las tarifas de la ruta PICHILINGUE -MAZATLÁN son, en promedio, [redacted] mayores que las de la ruta PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO.

Lo anterior no logra ser invalidado por las supuestas y mínimas diferencias entre los costos de traslado de las RUTAS. Por lo tanto, los argumentos de BAJA FERRIES son **infundados**.

Eliminado: 5 renglones y 20 palabras

Suponiendo sin conceder que hubiera diferencias porcentuales mínimas en el traslado de una ruta a otra, esto no invalidaría las condiciones de competencia de los MERCADOS RELEVANTES establecidas en el DP, pues, por sí solas, son insuficientes para sustentar que los usuarios perciban las rutas como sustitutas. Como se desprende de las constancias del EXPEDIENTE, existen factores sustanciales como los horarios de servicios, precios y puntos de distribución que sí influyen en las preferencias de los USUARIOS COMERCIALES. Como lo han manifestado los USUARIOS COMERCIALES, la decisión de la ruta está fuertemente motivada por la localización de los centros de producción y/o distribución relacionados con sus operaciones. Aunado a que las salidas de las navieras están limitadas a los horarios e itinerarios de los PERMISOS otorgados por la SEMAR. En la sección 5.1 "*Mercado relevante*" de esta resolución se exponen con mayor detalle dichos factores.

Finalmente, respecto de la manifestación de BAJA FERRIES en cuanto a que realizó una encuesta entre sus usuarios para determinar el origen de la carga, se señala que es insuficiente para desvirtuar las conclusiones del DP, toda vez que no presentaron documentos que avalen la metodología, además de que se identificó información incompleta en la base de datos.[166] Por ejemplo, para el caso de Mazatlán, hay [B] registros que no contienen información sobre el origen de la carga, lo cual podría sesgar su análisis, pues representa el [B] de la información para la ruta de Mazatlán – Pichilingue; mientras que para la ruta Topolobampo – Pichilingue el faltante de información representa el [B] de la base presentada.

Además, este Pleno identifica que la encuesta se aplicó a [B] clientes, mientras que su base de clientes para el dos mil veintidós es de [B]), lo que representa el [B]) del total de clientes. Del mismo modo, sin tener clara la metodología que usaron para la selección de esta muestra, no se tiene certeza sobre la representatividad de la misma.

Por todo lo anterior, este Pleno considera que las manifestaciones y pruebas de BAJA FERRIES son infundadas, y aun suponiendo sin conceder que fueran fundadas parcialmente respecto a la dimensión geográfica, estas no son suficientes para desvirtuar las conclusiones del DP y de esta Resolución.

3.4.4. Indebido análisis de sustitución por el lado de la oferta del STMC

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[167]

---

[166] Al respecto, únicamente señalan en el ESCRITO MANIFESTACIONES BF, pie de página 68, que "*Se les preguntó el origen de la carga a los clientes por teléfono o en el embarque. Los resultados, incluyendo el nombre de los clientes, se encuentran en la documental "Origen unidades 12 al 18 de junio carga.xlsx". Se informa el número total de unidades que tomaron el transbordador durante esa semana a pesar de que no hayan aportado información*".

[167] Página 59 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 35 palabras

La literatura económica establece que la sustituibilidad por el lado de la oferta se da cuando existen productores en otros mercados que dispongan de activos que pueden ser fácilmente reasignados al mercado en cuestión.[168]

Para ello se requiere que:

1) Los productores del mercado alterno posean los activos necesarios para la participación en el mercado estudiado o se puedan hacer de ellos en un periodo de tiempo razonable.

2) Los activos se puedan reasignar de un mercado a otro sin realizar inversiones adicionales sustantivas y, especialmente, que no signifiquen un costo irrecuperable.

3) La reasignación sea factible, tanto en términos económicos como jurídicos:

a. Debe existir un incentivo económico suficiente para inducir a los productores a reasignar sus activos a la producción y comercialización del nuevo bien.

b. No debe existir impedimento legal para ello, como, por ejemplo, la necesidad de licencia para producir el nuevo bien o la existencia de vínculos contractuales que comprometan la capacidad productiva disponible.

A continuación, se demuestra que las rutas PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE - MAZATLÁN son sustitutas, ya que cumplen con los requisitos previamente señalados y, por tanto, son capaces de ejercer una presión competitiva entre ellas.

3.4.4.1 Posibilidad de los oferentes de atender cualquier ruta.

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[169]

Para identificar si existe sustitución por el lado de la oferta en el STMC, en la sección 5.1.1.2.1 del DP la AI analizó la posibilidad de que las navieras del STMC que operan actualmente en las rutas PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE - MAZATLÁN puedan "*trasladar, de manera oportuna y suficiente, sus embarcaciones de una ruta a otra, y viceversa, con el fin de ofrecer el STMC, sin incurrir en costos significativos*".

En la Tabla 25 la AI reporta la proporción del número de viajes que han ofrecido por ruta los TRANSBORDADORES de BAJA FERRIES y TMC durante el periodo dos mil dieciocho a dos mil veintidós.[170] **En ella se observa que, durante este periodo, los B TRANSBORDADORES operados por BAJA FERRIES y B de los B TRANSBORDADORES que opera TMC ofrecieron el servicio en ambas RUTAS.**

De acuerdo con la información de la Tabla 25 del DP, B de las B embarcaciones que operaron ambas RUTAS en el periodo señalado concretaron por lo menos el B

---

[168] BAJA FERRIES cita: La sustituibilidad de la oferta en el análisis de las concentraciones empresariales. Anuario de la Competencia 2001. Fundación ICO. Marcial Pons, Ediciones jurídicas y sociales, S. A. Madrid 2002.
[169] Páginas 59 a 63 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[170] BAJA FERRIES cita: DP p. 93, Folio 14879.

Eliminado: 6 palabras

[redacted] de sus operaciones en una sola ruta, por lo que la AI clasificó sus cambios de rutas como transitorios.

La embarcación [redacted] fue la única embarcación que operó ambas RUTAS y cuyos cambios fueron clasificados por la AI como no transitorios, sin embargo, la AI señala que los cambios de ruta de esta embarcación se debieron a que fue reemplazada por una nueva embarcación [redacted] y no con el fin de incrementar la oferta en una ruta determinada.

Buscando reforzar su argumento, la AI analiza la oferta, medida como el número de viajes realizados por mes, y concluye que esta "*se ha mantenido constante a lo largo de los años dos mil dieciocho a dos mil veintidós*", señalando que este comportamiento "*confirma que los reemplazos de embarcaciones no han sido para incrementar la oferta en una ruta determinada ante un incremento en los precios, sino resultado de reconfiguraciones de la oferta de cada NAVIERA o producto del mantenimiento a las mismas.*"

Con base en lo anterior la AI concluye que "*no es probable que las NAVIERAS desplacen su oferta de una a otra de las RUTAS ante un incremento en precios y, por lo tanto, se descarta que, por el lado de la oferta, las RUTAS puedan pertenecer al mismo mercado relevante para el STMC*".

El análisis realizado por la AI es contradictorio e incompatible con la literatura económica. Sus conclusiones están basadas en el bajo porcentaje de alternancia entre las rutas y en que estas no fueron ocasionadas por un incremento en los precios. Sin embargo, ninguno de estos argumentos resulta suficiente para negar la existencia de sustituibilidad por el lado de la oferta.

Como se estableció al inicio de esta sección, para que la sustituibilidad por el lado de la oferta pueda tener lugar es necesario que los productores cuenten con los recursos necesarios para participar en el otro mercado y que estos recursos puedan ser fácilmente reasignados, condiciones que se verifican en la Ilustración 10 del DP,[171] donde se observa que los competidores pueden trasladar sus embarcaciones entre las diferentes rutas y como aquellas embarcaciones que fueron reasignadas a una nueva ruta se encontraban operando en la ruta alterna en [redacted].

El puerto de Pichilingue como punto común entre las RUTAS facilita a los oferentes trasladar sus embarcaciones de una ruta a otra en un corto periodo. De acuerdo con los registros de BAJA FERRIES, las [redacted] que operaron durante el periodo de interés [redacted].[172]

A esto se suma el señalamiento de la AI donde se indica que "*todas las embarcaciones que han prestado el servicio en las RUTAS, es decir, las embarcaciones de BAJA FERRIES y de TMC, cuentan con el PERMISO para operar las dos RUTAS*".[173]

---

[171] BAJA FERRIES cita: DP p. 94, Folio 14880.
[172] BAJA FERRIES refiere: Documental: "*Calendario de operaciones Baja Ferries por ruta 2018 2022.xlsx.*"
[173] BAJA FERRIES cita: DP p. 93, Folio 14879

Eliminado: 27 palabras

Por tanto, la información presentada en el DP deja en evidencia que ambos competidores poseen la capacidad de trasladar su oferta de una ruta a otra sin necesidad de incurrir en costos significativos, que pueden hacerlo en un periodo reducido de tiempo y que no se requiere la adquisición de permisos adicionales, siendo estos dos de los requisitos señalados por la literatura económica para que un mercado presente sustituibilidad por el lado de la oferta.

Adicionalmente, tal y como se demuestra en la sección sobre barreras de entrada, aun si no hubiesen tenido alguna embarcación operando en ninguna ruta, existe disponibilidad de embarcaciones en el mercado secundario que se pueden poner en operación en un periodo razonable.

En cuanto al señalamiento de la AI de que no se ha observado un traslado de oferta ante un incremento en los precios se debe enfatizar que este traslado de oferta debería presentarse ante un incremento en los precios relativos, escenario que no ha tenido lugar debido a la dinámica de precios que presentan las rutas, dinámica que no fue estudiada por la AI.

La Gráfica 1 presenta la diferencia porcentual en los precios de lista de BAJA FERRIES para distintos vehículos entre la RUTA PICHILINGUE- MAZATLÁN y la RUTA PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO. Como se puede observar, B [redacted].

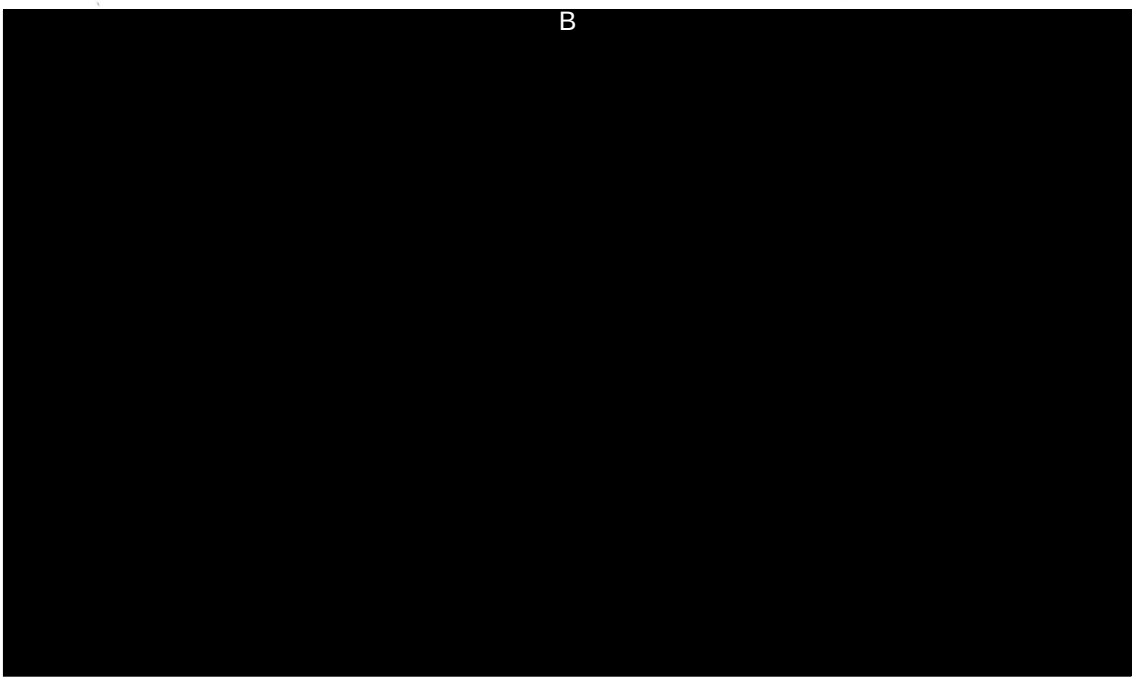
El tener precios relativos constantes indica que no hubo el incentivo de trasladar la capacidad de manera permanente entre las RUTAS, ni de poner en operación más embarcaciones, ya que reasignar la capacidad de una ruta a otra no generaba más rentabilidad y la capacidad total era suficiente para satisfacer la demanda.

Gráfica 1 Diferencia porcentual en los precios que cobra BAJA FERRIES por el STMC en las rutas Pichilingue-La Paz y PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO para diferentes tipos de vehículos.[174]

[174] BAJA FERRIES refiere: Gráfica elaborada con base en la información contenida en la prueba documental "*Tarifas del STMC de BAJA FERRIES por tipo de vehículo 2018-2022.xlsx*."

Eliminado: 2 renglones y 5 palabras

B



La razón por la que la AI no pudo identificar un traslado de oferta permanente ante un incremento relativo en los precios es porque este incremento nunca tuvo lugar, pero el hecho de que los productores hayan trasladado parte de su oferta entre las RUTAS inclusive en ausencia de estos incrementos indica que tenían los activos para hacerlo y que la reasignación era factible, sin incurrir en costos extraordinarios.

Buscando reforzar el argumento de que "*los reemplazos de embarcaciones no han sido para incrementar la oferta en una ruta determinada ante un incremento en los precios*", la AI se apoya en la venta de la embarcación B **, señalando que esta "*fue vendida a un tercero, en vez de ser utilizada para aumentar la capacidad en alguna de las rutas*", esta declaración sin fundamento, que no solo falla en desvirtuar la existencia de sustituibilidad, sino que, además, carece de sentido económico.**

Las embarcaciones del STMC presentan economías de escala, por lo que operar un segundo navío en una ruta cuya demanda se puede satisfacer con una sola embarcación solo incrementaría los costos operativos de la empresa. La venta de la embarcación, más que desvirtuar la sustituibilidad por el lado de la oferta, demuestra que no hay barreras de salida. Es más fácil entrar al mercado con la convicción de que no existen costos hundidos ya que puede vender las embarcaciones fácilmente en el mercado secundario.

Los registros de BAJA FERRIES[175] demuestran lo activo que resulta el mercado de compraventa de embarcaciones. En un periodo de B

[175] BAJA FERRIES refiere: Documental: "*Registro de compra y venta de embarcaciones.xlsx.*"

Eliminado: 1 gráfica y 10 palabras

[B]) BAJA FERRIES ha comprado [B] embarcaciones y ha [B]. Los registros exhiben también la velocidad con la que se puede adquirir una embarcación. Tras la descompostura de la embarcación [B]) a BAJA FERRIES le tomó [B] contar con una nueva embarcación [B] que le permitiera seguir operando con normalidad.

Por otro lado, la AI señala que si uno de los oferentes decidiera reasignar sus embarcaciones a otra ruta "*dejaría de percibir los ingresos derivados de la prestación del servicio en la ruta de la cual retiró la embarcación*".[176] Sin embargo, este sería el escenario de cualquier competidor que quisiera reasignar recursos a la producción o prestación de otros bienes o servicios, lo cual no limita la sustituibilidad por el lado de la oferta, sino que, simplemente, establece un umbral a partir del cual los productores estarían dispuesto a reasignar sus recursos.

Además, trasladar la oferta de una ruta a otra no implica dejar de operar la primera. Si los beneficios de operar parcialmente ambas RUTAS resultan mayores a operar únicamente una de las RUTAS, los productores tendrán incentivos a reasignar sus recursos entre las dos rutas.

Por lo que hace a las manifestaciones teóricas relativas al concepto de sustituibilidad por el lado de la oferta, son **inoperantes** en tanto que **no combaten las conclusiones del DP**, debido a que BAJA FERRIES se limita a señalar el marco teórico, pero no analizan si los supuestos teóricos que refieren resultarían aplicables al STMC, ni aportan el desarrollo de una argumentación lógica-económica o lógica-jurídica que, en armonía con lo dispuesto en la LFCE, explique o demuestre la forma en que la AI incurrió en un análisis indebido.

Las manifestaciones relacionadas con que el puerto de Pichilingue es común entre ambas rutas, lo que facilita trasladar embarcaciones de una ruta a otra; que [B], y que las embarcaciones de BAJA FERRIES y TMC tienen los permisos para operar en ambas rutas, con las cuales pretenden acreditar que es posible que un oferente en una ruta atienda también la otra con las embarcaciones existentes tal que ejerza presión competitiva, son algunos **infundados**, y otros **inoperantes** por **gratuitos**, de conformidad con lo siguiente.

Además, como quedó demostrado en el DP, se advierte que, con excepción de la embarcación [B], todas las embarcaciones han concentrado cuando menos el [B] de sus viajes en una sola RUTA, mientras que los cambios de RUTA han sido transitorios. El DP muestra la frecuencia de esos cambios en la "*Ilustración 10*"; mientras que la única embarcación que cambió de ruta de forma no transitoria lo hizo debido a que [B] y no con el fin de incrementar la oferta en una ruta determinada.[177]

La existencia del puerto de Pichilingue como común destino de ambas RUTAS, por sí mismo, es insuficiente para demostrar que la reasignación de recursos de una RUTA a otra es fácil, dado que

---

[176] BAJA FERRIES cita: DP p. 97, Folio 14883.
[177] Páginas 93 y 94 del DP.

Eliminado: 38 palabras

no se toman en cuenta la capacidad operativa del otro puerto o la capacidad operativa de las NAVIERAS, por lo que es un argumento **infundado.** A manera de ejemplo, si dicho agente reasignara operativamente diversas embarcaciones de la ruta PICHILINGUE - MAZATLÁN a la ruta Pichilingue – Topolobampo (o viceversa), el solo hecho de que el destino final siga siendo el puerto de Pichilingue, no comprueba que el puerto de Topolobampo (o a la inversa el puerto de Mazatlán) tenga la capacidad operativa de soportar la entrada de nuevas embarcaciones en los horarios preferidos por los USUARIOS COMERCIALES o que la NAVIERA tiene capacidad para incrementar su oferta sin descuidar la de la otra ruta y, por lo tanto, sea factible una reasignación de recursos a corto plazo para entrar al mercado. Como se explica en el DP, las reasignaciones de embarcaciones fueron meramente transitorias y se debieron primordialmente a cuestiones ajenas a incrementar la oferta, por lo que el señalamiento de BAJA FERRIES es insuficiente para asegurar que existe una fácil reasignación de activos.

Lo anterior, se refuerza con el hecho de que el DP demostró la existencia de barreras a la entrada, precisamente respecto del acceso a las INSTALACIONES PORTUARIAS y a los SERVICIOS RELACIONADOS como insumos para prestar el STMC y/o el STMP en las RUTAS. **En los últimos dos años, la capacidad utilizada en el Puerto de Pichilingue es del** [B] **).** Asimismo, se observa que no se permite el ingreso simultáneo de dos o más embarcaciones en el canal de navegación de los muelles número 1 bis y número 1, que, como se mencionó, forman parte de su terminal de TRANSBORDADORES.[178]

Del mismo modo, de la información que obra en el EXPEDIENTE, se identificó que las capacidades en los puertos de Pichilingue y Topolobampo se encuentran saturadas.[179] Para el caso de Topolobampo, la ASIPONA TOPOLOBAMPO presentó la capacidad operativa y utilizada en su puerto.

Tabla de capacidad utilizada en el Puerto de Topolobampo, de 2018 a 2022. [180]

Año	Capacidad Operativa	Capacidad Utilizada	Utilizada/Operativa
2018	B	2,110,207	B
2019		2,363,215	
2020		1,942,433	
2021		2,271,759	
2022		2,486,858	

Fuente: Elaboración propia.

Tabla de capacidad utilizada en el Puerto de Pichilingue, de 2021 a 2022. [181]

INFRAESTRUCTURA APIBCS	Servicio	Fecha Trimestral Inicial	Fecha Trimestral Final	Capacidad operativa	Capacidad utilizada	Utilizada / Operativa

[178] Página 172 del DP.
[179] El único puerto que cuenta con capacidad disponible es el Puerto de Mazatlán. Ver pruebas 4.2.3, 4.2.3.1.1, 4.2.4, 4.2.5 y 4.2.15.1.2.
[180] Tabla presentada en el Folio 780. Documento disponible en: Respuesta Topolobampo, respuesta número 19. Los cálculos se hicieron sumando las capacidades, operativa y utilizada, de BAJA FERRIES y TMC.
[181] Tabla presentada en el Folio 780. Documento disponible en: Respuesta Topolobampo, respuesta número 19. Los cálculos se hicieron sumando las capacidades, operativa y utilizada, de BAJA FERRIES y TMC.

Eliminado: 4 palabras y 10 celdas

PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/01/2021	31/03/2021	1,966,900	2,181,645	110.9%
PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/04/2021	30/06/2021	1,856,360	2,141,835	115.4%
PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/07/2021	30/09/2021	2,055,935	2,346,497	114.1%
PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/10/2021	31/12/2021	2,121,345	2,187,509	103.1%
PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/01/2022	31/03/2022	2,010,014	2,334,855	116.2%
PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/04/2022	30/06/2022	2,059,827	2,495,219	121.1%
PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/07/2022	30/09/2022	2,115,656	2,256,523	106.7%
PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/10/2022	31/12/2022	2,172,475	2,067,780	95.2%

Para el caso de Pichilingue, por la forma en que la ASIPONA presenta la información, no es posible separar la información de Pichilingue y Santa Rosalía, no obstante, incluso considerando esa capacidad adicional, la capacidad utilizada sigue superando la capacidad operativa del puerto. Lo anterior confirma la congestión o saturación que presentan estos puertos y la barrera a la entrada que representa para nuevos competidores.

En el mismo sentido, el hecho de que las embarcaciones "[…] B , poco dice sobre la capacidad para cambiar oportunamente de ruta ante incrementos del precio. Una embarcación puede abandonar una ruta el día primero de mes, estar veinticinco días inactiva e incorporarse entonces a la nueva ruta. Ello cumple con la condición de operar dos rutas el mismo mes, pero conllevó la suspensión del servicio durante la mayor parte de este; lo anterior, hace que su argumento sea **infundado**.

Asimismo, el hecho de que BAJA FERRIES y TMC tengan permisos para operar en ambas rutas es insuficiente para probar que se pueden reasignar las embarcaciones de una ruta a otra y, por ende, es insuficiente para probar alguna sustitución por el lado de la oferta. Lo anterior debido a que no se toman en cuenta los incentivos económicos y la factibilidades técnicas necesarias para reasignar los activos a otro mercado, pues como ya se apuntó, se tendría que comprobar que existen capacidades operativas reales en todos los puertos y por parte de las NAVIERAS para reasignar nuevas embarcaciones, además de considerar la factibilidad económica de migrar a otra ruta dado que los usuarios comerciales perciben a los puertos como puntos estratégicos para su procesos logísticos de distribución y, por lo que señalaron, hacen una programación de la distribución de sus productos considerando el puerto de salida, que implica la reserva con anticipación del STMC (esto es, hay servicios comprometidos). Por todo lo mencionado, el argumento de BAJA FERRIES es **infundado**.

Respecto a que existe sustitución entre rutas del lado de la oferta, puesto que existe disponibilidad de embarcaciones en el mercado secundario que pueden ponerse en operación en un plazo razonable, se trata de un argumento **inoperante** por **gratuito**, toda vez que el DP establece que la "*AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que los TRANSBORDADORES que operan o han operado en los MERCADOS RELEVANTES son de* B

Eliminado: 19 palabras

B ”[182], pero no se observó la entrada de TRANSBORDADORES cuando hubo interrupciones de las embarcaciones.

Las manifestaciones de A confirman el argumento anterior, pues señala que ** ”.[183] En el mismo sentido, A, que utiliza el servicio de STMC prestado por BAJA FERRIES, manifestó que “[…] ** ”[184], por lo que es claro que en estos periodos que los servicios prestados por las navieras sufrieron una interrupción, no se observó la entrada de embarcaciones adicionales de BAJA FERRIES o TMC, ni la entrada de nuevos oferentes que pudieran restablecer los servicios suspendidos que pudiera suponer una presión competitiva ante el aumento de precio de los servicios, pues en este caso en particular ninguna de las dos navieras decidieron cubrir la demanda faltante.

Respecto a que los precios relativos para los diferentes vehículos se mantuvieron constantes en el periodo investigado; este hecho es consistente con la hipótesis del DP respecto a que, durante dos mil dieciocho y dos mil veinte, las tarifas del STMC en los Mercados Relevantes del STMC se mantuvieron constantes por periodos de hasta 18 (dieciocho) meses seguidos, a pesar de reducciones del B, por lo que las manifestaciones de BAJA FERRIES no refutan la teoría del DP, siendo su argumento **inoperante** por **no combatir el DP**.

Finalmente, el argumento respecto a que reasignar una nave a otra ruta implica dejar de percibir ingresos en la ruta original, pero “[…] *no limita la sustituibilidad por el lado de la oferta, sino que, simplemente, establece un umbral a partir del cual los productores estarían dispuesto* [*sic*] *a reasignar sus recursos*”, es **inoperante** por tratarse de manifestaciones **gratuitas** en virtud de que los agentes no presentan datos o estimaciones para evaluar si ese umbral es suficientemente bajo como para considerar que no obstaculiza la sustitución entre rutas.

3.4.4.2. Ruta SANTA ROSALÍA – GUAYMAS como un competidor potencial

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[185]

> **La sustitución por el lado de la oferta puede provenir tanto de competencia real como de competencia potencial. El antecedente de que BAJA FERRIES y A operaron en la ruta SANTA ROSALÍA-GUAYMAS[186] es un indicador de la viabilidad del puerto para operar el servicio de TRANSBORDADORES y de cómo esta ruta puede ejercer**

---

[182] Página 157 del DP.
[183] Folio 14122.
[184] Folio 13566.
[185] Páginas 63 a 64 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[186] BAJA FERRIES cita: DP p. 97, Folio 14883.

Eliminado: 4 renglones y 37 palabras

presión competitiva sobre las RUTAS de PICHILINGUE- MAZATLÁN y PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO.

En el DP se señala que "*dado que* [A] *dejó de ofrecer los servicios en TRANSBORDADOR de pasajeros y carga, en una ruta diferente a las actualmente ofrecidas por las NAVIERAS, es poco probable que ingrese a ofrecer el servicio en las RUTAS y, aun cuando deseara ofrecerlo, en el corto plazo, tendría que tramitar el PERMISO y su oferta estaría compuesta principalmente por el servicio de pasajeros, mientras que el servicio de carga estaría limitado a una décima parte de la oferta de las NAVIERAS*".[187]

Por lo que la autoridad "*considera improbable que las NAVIERAS del STMC reasignen la ruta de sus embarcaciones de manera oportuna ante un incremento en precios en otra ruta, por lo que se descarta que los actuales oferentes del STMC ejerzan presión competitiva entre rutas*"[188] conclusión que resulta errónea e injustificada.

La AI señala la capacidad con la que contaba [A] en dos mil veinte y la ausencia de un permiso de operación como las principales limitantes para que la empresa pudiera incorporarse a alguna de las RUTAS que operan actualmente BAJA FERRIES y TMC, cuestiones que de ninguna manera restringen la capacidad de [A] para reincorporarse al STMC.

[A] podría adquirir una embarcación con una mayor capacidad en el mercado secundario de embarcaciones en un periodo razonable de tiempo, además, al tratarse de una empresa que ya ha prestado el servicio de STMC el trámite de los permisos como lo señala el propio DP cuando analiza las barreras de entrada, no es un problema.

Por lo anterior, ante un incremento en los precios del STMC en la región norte del país, [A] no solo tendría incentivos a restablecer sus servicios de STMC en las RUTAS con origen y/o destino en BCS, sino que, además, tendría acceso a los activos necesarios para hacerlo.

La ruta a la que buscara incorporarse dependería de la región donde se presente el aumento en precios. Un aumento sustancial en los precios de la RUTA PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO, por ejemplo, no solo incrementaría los incentivos de los competidores actuales y potenciales a incorporarse a esta ruta, sino que, además, incrementaría los incentivos para restablecer la ruta SANTA ROSALÍA-GUAYMAS.

El tiempo de traslado terrestre hacia el puerto de Guaymas resulta menor que el tiempo de traslado terrestre hacia Topolobampo para toda la región norte de los estados de Sonora y Chihuahua,[189] a esto se suma que el tiempo de traslado marítimo de SANTA ROSALÍA-GUAYMAS es menor que el tiempo de traslado de la ruta PICHILINGUE-

---

[187] *Ídem.*

[188] BAJA FERRIES cita: DP p. 98, Folio 14884.

[189] BAJA FERRIES refiere: Estados identificados por la AI dentro del *hinterland* del puerto de Topolobampo. DP p. 49 y 50, Folios 14836 y 14835.

Eliminado: 5 palabras

TOPOLOBAMPO, volviendo a la ruta una alternativa más que viable para toda la carga con origen en el norte del país.

De la misma forma en que no resulta necesario observar un traslado de oferta por parte de los competidores para que la sustituibilidad por el lado de la oferta exista, tampoco es necesario observar la incorporación de un nuevo competidor al mercado en cuestión, solo se requiere que estos potenciales competidores existan y que tengan acceso a los recursos necesarios para incorporarse al mercado en un tiempo razonable, requerimientos que, como se acaba de demostrar, cumplen competidores como [redacted]**.**

La facilidad con la que los competidores que se encuentran activos pueden trasladar su oferta entre las RUTAS PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE-MAZATLÁN sin la necesidad de incurrir en costos sustanciales demuestran que el STMC cumple explícitamente con dos de los tres requerimientos que la literatura económica identifica como necesarios para que exista sustituibilidad por el lado de la oferta.

En cuanto al tercer requerimiento, se demostró que este no se ha observado debido a las características propias del mercado. La pertenencia de ambas RUTAS al mismo mercado relevante impide que un incremento en precios relativos tenga lugar, lo que ha impedido observar la reasignación de recursos por parte de los competidores ante este escenario, sin embargo, la existencia de reasignación de oferta inclusive en ausencia de un aumento en precios relativos es un fuerte indicador de que, ante un escenario de incremento en precios relativos, un traslado importante de oferta tendría lugar.

La presión que ejercen entre sí las rutas que se encuentran activas, así como la presión proveniente de que una ruta previamente explorada pueda volver a ser operada por uno de los competidores actuales o por un competidor perteneciente a otro mercado[190] son presiones competitivas que tienen su origen en la sustituibilidad por el lado de la oferta que limita las decisiones de los agentes y que vuelven a las rutas parte del mismo mercado relevante.

Primeramente, es **inoperante** por **gratuita** la manifestación respecto a que la sustitución por el lado de la oferta puede provenir de competidores potenciales. De hecho, la sustitución de oferta implica necesariamente ya sea que un agente económico actual y en operación, sin incurrir en costos significativos, pueda hacer ajustes a sus procesos productivos, o que uno nuevo pueda ingresar en el corto plazo en el mercado en cuestión y ejercer presión competitiva en éste.

Las manifestaciones respecto a que el anterior prestador del servicio en la extinta ruta Santa Rosalía-Guaymas actúa como un competidor potencial, pese a carecer actualmente de embarcaciones y permisos[191] son **infundadas**, debido a que no toman en consideración que se

---

[190] BAJA FERRIES refiere: Lo único que necesitaría un competidor que opera un TRANSBORDADOR en otra ruta sería el PERMISO para operar en el puerto de SANTA ROSALÍA-GUAYMAS.

[191] Entre 2018 y 2021 tanto BAJA FERRIES como [redacted] prestaron el servicio en la ruta mencionada. Hubo pocos viajes realizados por BAJA FERRIES, en cambio no se cuenta con información del número de viajes de [redacted].

Eliminado: 3 palabras

requiere que los sustitutos por el lado de la oferta existan y que tengan acceso a los recursos necesarios para incorporarse al mercado en un tiempo razonable.

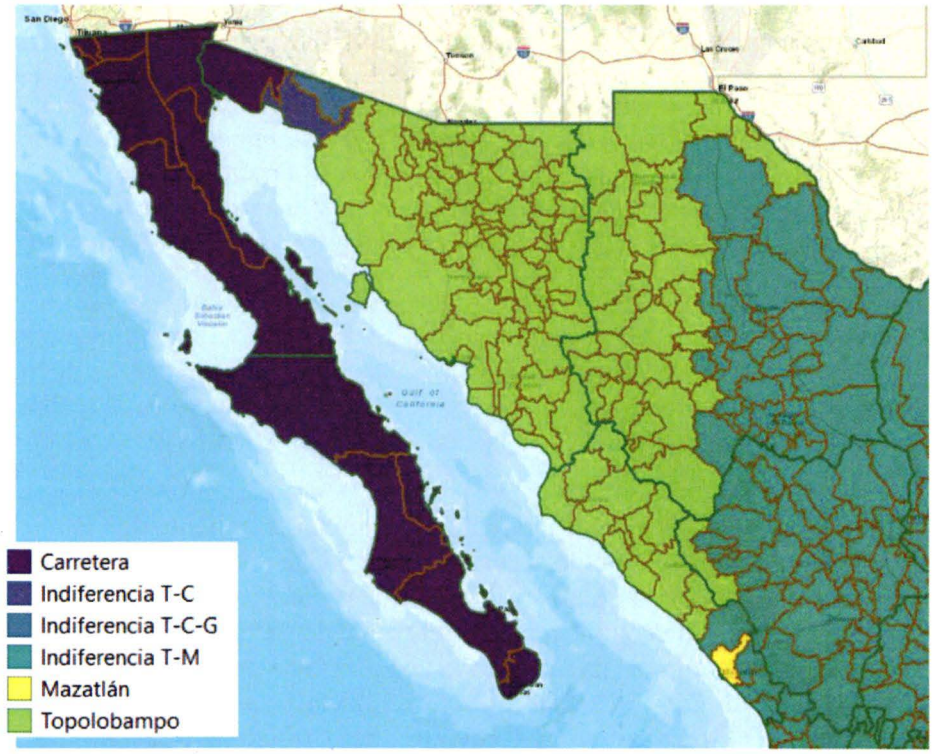
En el DP la AI señaló que no se ejercía presión competitiva pues "[...] *los operadores del autotransporte federal de pasajeros que operan en las terminales de pasajeros en Loreto y en cada una de las CIUDADES DESTINO STMP arriban, como máximo, a la ciudad de Tijuana, Baja California. De manera similar, los operadores del autotransporte federal de pasajeros que operan desde las terminales de pasajeros Guaymas y en cada una de las CIUDADES ORIGEN STMP llegan únicamente a la ciudad de Tijuana, Baja California.* [...] *De manera similar, los operadores del autotransporte federal de pasajeros que operan desde las terminales de pasajeros Guaymas y en cada una de las CIUDADES ORIGEN STMP llegan únicamente a la ciudad de Tijuana, Baja California. Esto es un indicativo de que no existe demanda suficiente en una ruta directa que conecte los estados ubicados en el noroeste del país, en este caso Guaymas, con la parte peninsular (en el caso que nos ocupa: Loreto) mediante autotransporte federal de pasajeros*".[192] Esta falta de ventaja competitiva de Guaymas en términos de tiempo de traslado fue una de las causas de que la ruta cerrara y que sea poco atractivo que un entrante la reabra. Por ello, no existe la supuesta competencia potencial de la ruta GUAYMAS – SANTA ROSALÍA en el STMC ni en el STMP.

Aunado a lo anterior, de un análisis geográfico realizado con la herramienta de *Google Maps*, se muestra lo siguiente: en cuanto a tiempo de traslado, tomado este como una aproximación a los costos de traslado, no existe ningún municipio del país que preferiría usar la ruta de Guaymas – Santa Rosalía para llegar a la zona económicamente relevante de BCS (Los Cabos y La Paz). Los agentes económicos de los municipios ubicados en la zona de Guaymas preferirían la carretera o llegar a Topolobampo y ahí tomar el TRANSBORDADOR. Existe solamente un municipio que es indiferente entre carretera, Topolobampo y Guaymas, pero ninguno que prefiera Guaymas estrictamente sobre las otras opciones de transporte, como se desprende a continuación:

Mapa 1

[192] Folio 14887.

Preferencia o indiferencia entre rutas y medios de transporte para llegar a Pichilingue según municipio de origen



Nota: T = Topolobampo, M = Mazatlán, G = Guaymas, C = carretera.

Fuente: Elaboración propia con información de Google Maps.

Lo anterior, evidencia que la necesidad de trasladarse de Guaymas a Loreto es poca y entonces no sería rentable reabrir la ruta de TRANSBORDADOR entre Guaymas y Santa Rosalía, que es el puerto más cercano a Loreto. Por ello, no puede considerarse como una competencia potencial de las rutas investigadas dado que es presumiblemente poco rentable, razón por la cual dejó de operar en dos mil veintiuno,[193] y a la fecha ningún agente económico ha retomado la operación.

3.4.5. Del análisis indebido de sustitución por el lado de la demanda del STMP

3.4.5.1. Autotransporte

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta: [194]

> **La AI analiza el grado de sustituibilidad que presenta el STMP al ser comparado con el autotransporte federal de pasajeros. Para ello, la AI realizó un comparativo entre los tiempos y costos de traslado que enfrentaría un usuario que buscara trasladarse**

[193] Véase https://peninsulardigital.com/2021/05/04/cancelan-la-ruta-santa-rosalia-guaymas/ y https://metropolimx.com/baja-ferries-suspende-ruta-santa-rosalia-guaymas/

[194] Página 65 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

entre la ciudad de Guaymas en Sonora y la ciudad de Loreto en BCS cuando el viaje se realiza a través del STMP, o bien, haciendo uso del autotransporte federal de pasajeros.

Basándose en este comparativo la AI concluye que "*dado que en ese trayecto se observa un incremento sustancial en el costo y tiempo de traslado al sustituir el STMP por el autotransporte federal de pasajeros, esta AI considera que dicha sustitución entre cualquier par de ciudades en las CIUDADES ORIGEN STMP y las CIUDADES DESTINO STMP conllevaría a un incremento en el costo y tiempo de traslado similar o superior al que se presentó*".

A lo largo de su análisis la AI justifica el "*incremento aproximado de, cuando menos, $2,448.00 (dos mil cuatrocientos cuarenta y ocho 00/100 MN.)*." que conllevaría sustituir el STMP por el uso del autotransporte federal, sin embargo, omite el cálculo de los tiempos que conllevaría realizar los traslados.

En ninguna parte del análisis se presenta el cálculo del tiempo necesario para realizar el trayecto Guaymas-Loreto cuando se usa el STMP, ni para cuando se usa el autotransporte federal. Sin la cuantificación de los tiempos de traslado es imposible que la AI pueda concluir que la sustitución "*conllevaría a un incremento en el costo y tiempo de traslado similar o superior al que se presentó*", ya que este nunca se presentó.

Que la AI no incluyera en el DP los tiempos de traslado de la ruta con la que busca ejemplificar y reforzar su argumento de no sustituibilidad, es un indicador de la falta de rigor con la que fue realizado el análisis, además de imposibilitar la correcta comparación entre los servicios y, por tanto, anulando la capacidad de establecer con contundencia si los servicios resultan o no sustitutos entre sí.

BAJA FERRIES señala que en ninguna parte del DP se presentó el cálculo del tiempo necesario para realizar el trayecto Guaymas – Loreto cuando se usa el STMP, ni para cuando se usa el autotransporte federal. Dichas manifestaciones son **inoperantes** por **gratuitas**, puesto que se limita a señalar supuestas deficiencias en el análisis presentado por la AI, pero tampoco presenta evidencia o argumentos que permitan inferir que el servicio de autotransporte es sustituto por el lado de la demanda tratándose del STMP o cómo es que el cálculo del tiempo necesario para realizar el trayecto Guaymas-Loreto cuando se usa el STMP contrarrestaría los costos estimados presentados por la AI, o para cuando se usa el autotransporte federal cambiaría las conclusiones a las que llegó la AI en el DP; sin embargo, se señala a BAJA FERRIES que el DP muestra el tiempo promedio para trasladarse por tierra y mar desde Sonora, incluyendo Guaymas, hasta Loreto en la Tabla 26, la que se transcribe a efecto de dejar claridad en lo señalado a BAJA FERRIES:

Tabla 26. Tiempos promedio de traslado desde las entidades de las CIUDADES ORIGEN STMP a las ciudades de La Paz, Cabo San Lucas y Loreto, con y sin el uso del STMP (horas)

	Utilizando el puente marítimo que representa el STMP			Traslado exclusivamente terrestre		
Entidad de la CIUDAD ORIGEN STMP[/1]	La Paz	Cabo San Lucas	Loreto	La Paz	Cabo San Lucas	Loreto
Durango	16	17.7	20	35.3	37.1	31.0
Nayarit	16.4	18.1	20.4	35.7	37.4	31.4
Sinaloa	11.3	13.2	15.5	30.0	31.7	25.9
Sonora	11.7	13.6	12.7	25.9	27.5	21.8

[/1] Las CIUDADES ORIGEN STMP que incluye cada entidad se muestran en la subsección "***9.7 Identificación de CIUDADES ORIGEN STMC y CIUDADES ORIGEN STMP***" del DICTAMEN PRELIMINAR.

Como se puede advertir, dentro de las CIUDADES ORIGEN STMP se encuentra el estado de Sonora. Asimismo, se señalaron los tiempos promedio de traslado, por STMP y por transporte terrestre, hacia la ciudad de Loreto.

Además, se debe considerar que para la mayoría de los municipios del país resulta más conveniente en términos de tiempo de traslado (como aproximación a los costos de traslado) acudir al STMP en Topolobampo que usar el autotransporte federal de pasajeros, como se evidencia en el Mapa 1 referido en el apartado "*Ruta SANTA ROSALÍA – GUAYMAS*" de la presente resolución. Por ello, este Pleno puede concluir que el autotransporte no es sustituto del STMP del lado de la demanda, como señala el DP.

3.4.5.2. Transporte ferroviario

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[195]

> **Tal como lo expresa la AI en el DP, la falta de infraestructura ferroviaria no permite la sustituibilidad entre el STMP y el transporte ferroviario.**

Dichas manifestaciones, son **inoperantes** por tratarse de **manifestaciones que no controvierten el DP** pues se trata de afirmaciones que lejos de controvertir el DP, confirman sus conclusiones, esto es, que ante la falta de infraestructura ferroviaria no es posible la sustituibilidad de este transporte con el STMP.

3.4.5.3. Transporte aéreo de pasajeros

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[196]

[195] Página 65 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[196] Páginas 65 a 70 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

El DP desestima que el trasporte aéreo de pasajeros pudiera sustituir al STMP. Para fundamentar su decisión el DP se basa en tres argumentos:

> "[…] *pese a que el transporte aéreo de pasajeros puede trasladar personas entre algunas de las CIUDADES ORIGEN STMP y las CIUDADES DESTINO STMP, esta AI concluye que el STMP y el transporte aéreo de pasajeros pertenecen a diferentes mercados relevantes en su dimensión servicio, en atención a que: i) del total de pasajeros atendidos en vuelos directos, en los aeropuertos de las CIUDADES DESTINO STMP, únicamente 9% (nueve por ciento) arribaron desde aeropuertos localizados en las CIUDADES ORIGEN STMP, lo cual refleja que las personas que arriban a los aeropuertos de las CIUDADES DESTINO STMP provienen de orígenes distintos a aquellos relacionados con las RUTAS; ii) del total de vuelos identificados, solo el 7% (siete por ciento) fueron vuelos directos, durante el año dos mil veintidós, consecuentemente, la mayoría de los vuelos entre los aeropuertos de Baja California Sur y los aeropuertos en CIUDADES ORIGEN STMP son con escalas, de forma tal que representan incrementos sustanciales en el tiempo de traslado y costo, en cambio, los vuelos directos representan un ahorro en tiempo, pero un incremento sustancial en el precio respecto del STMP, y iii) el transporte aéreo de pasajeros imposibilita documentar el volumen de equipaje equivalente al del STMP, como es el caso de múltiples maletas y/o bicicletas.*"[197]

El DP contiene un análisis incongruente, con errores de interpretación y errores fácticos, que no permiten concluir que no hay sustituibilidad entre el servicio de transporte aéreo de pasajeros y el STMP.

Su primer argumento es irrelevante para concluir cualquier cosa respecto a sustitución. Menciona que solo 9% (nueve por ciento) de los pasajeros en avión que arribaron a las CIUDADES DESTINO en el dos mil veintidós provinieron de las CIUDADES ORIGEN y, por consecuencia, la mayoría de los pasajeros que llegan a las ciudades destino provinieron de otros lugares distintos a aquellos relacionados con las RUTAS. El DP no explica la cadena lógica de causa efecto que la lleva a concluir que esa cifra es idónea para demostrar la no sustitución. Pero una inspección rápida revela que no es una métrica adecuada.

El DP asevera que el objetivo del STMP es "[…] *trasladarse entre puntos específicos compuestos por las CIUDADES ORIGEN STMP y las CIUDADES DESTINO STMP* **[…]".[198] Para analizar la sustitución, "***examinó el movimiento de pasajeros entre los aeropuertos de la Paz, Cabo San Lucas, Loreto y San José del Cabo, y los aeropuertos de Ciudad Obregón, Culiacán, los Mochis, Mazatlán, que son aeropuertos de las CIUDADES ORIGEN STMP con vuelos directos desde o hacia las CIUDADES DESTINO STMP***".[199]**

Se esperaría que entonces el DP comparara cuántos pasajeros utilizan el ferry y cuántos el avión entre las ciudades origen y las ciudades destino que recién había definido, para hacer una primera aproximación acerca de la posible sustitución entre las dos alternativas de transporte. Pero el DP no hace esa comparación. En cambio, señala que de la totalidad de pasajeros transportados en vuelos directos a los cuatro

---

[197] BAJA FERRIES cita: DP p. 108, Folio 14894.
[198] BAJA FERRIES cita: DP p.99, Folio 14885.
[199] BAJA FERRIES cita: DP p.103, Folio 14889.

aeropuertos de BCS señalados, solo 9% fueron pasajeros provenientes de los cuatro aeropuertos origen y que esa es una de las razones por las que no hay sustitución, lo cual claramente no tiene lógica.

El significado que le quiere atribuir el DP a esa cifra es erróneo. El flujo de pasajeros vía aérea desde otras regiones hacia BCS no da información acerca de la sustitución del transporte aéreo versus marítimo desde las ciudades origen a BCS. Por ejemplo, un pasajero aéreo de Cancún a La Paz no informa nada respecto de la posibilidad de que un pasajero en ferry de Mazatlán a Pichilingue pueda sustituirlo por un servicio aéreo Mazatlán-La Paz.

Así, el hecho de que 91% de los pasajeros que llegaron a los aeropuertos de BCS por vuelo directo provengan de otras ciudades distintas a las ciudades origen no tiene absolutamente nada que ver con la posibilidad de que se sustituya el servicio aéreo por el marítimo entre las ciudades origen y las ciudades destino.

De acuerdo con los datos del DP, fueron 330,903 (trescientos treinta mil novecientos tres)[200] personas las que viajaron al estado de BCS en un vuelo directo proveniente de alguna de las CIUDADES ORIGEN STMP. Si esta cifra se compara con un estimado de [B] **pasajeros sin vehículo que se transportaron en TRANSBORDADOR desde los puertos de Mazatlán y Topolobampo hacia el puerto de Pichilingue en el año dos mil veintidós,[201] es evidente que ambos servicios tuvieron una demanda importante, que debería haber sido el primer paso para analizar si había sustitución entre los dos servicios, sin embargo, el DP omitió comparar y pronunciarse respecto al significado de estas cifras, lo cual es un error importante.**

El segundo argumento adolece también de una lógica económica cuestionable. La AI incluyó en su análisis de sustituibilidad las rutas que "*conectan los aeropuertos de La Paz, Cabo San Lucas, Loreto y San José del Cabo con aeropuertos que se localizan cerca de las Ciudades Origen STMP*", de donde identificó 1,902 (mil novecientos dos) vuelos en 17 (diecisiete) rutas distintas que podrían resultar sustitutos del servicio de STMP. Los vuelos detectados incluyen vuelos directos y vuelos con escalas. Un resumen se presenta en la Tabla 30 del DP.

Con base en esa información el DP concluye que "*ii) del total de vuelos identificados, solo el 7% (siete por ciento) fueron vuelos directos, durante el año dos mil veintidós, consecuentemente, la mayoría de los vuelos entre los aeropuertos de Baja California Sur y los aeropuertos en CIUDADES ORIGEN STMP son con escalas, de forma tal que representan incrementos sustanciales en el tiempo de traslado y costo, en cambio, los vuelos directos representan un ahorro en tiempo, pero un incremento sustancial en el precio respecto del STMP*".

---

[200] BAJA FERRIES cita: DP p.108, Folio 14894.

[201] BAJA FERRIES refiere: El número de pasajeros transportados sin vehículo de Mazatlán y Topolobampo a Pichilingue, de [B]. Esa cifra se multiplicó por [B] y dividió entre [B] para estimar el anual. Información disponible en el "*Anexo 23*" presentado por BAJA FERRIES en el requerimiento de información.

Eliminado: 24 palabras

Esta conclusión en realidad tiene dos sub-argumentos, el primero es que los vuelos con escalas no serían sustitutos porque tendrían mayor costo y mayores tiempos de traslado que el servicio de ferry y el segundo que los vuelos directos no serían sustitutos del ferry porque a pesar de que se ahorraría tiempo su costo sería mayor.

El primero de esos dos sub-argumentos, que los vuelos con escalas suponen costos y tiempos de traslado mayores que el ferry, se trata de soportar con la Tabla 31, en la cual lista el precio promedio y la duración promedio de vuelos de acuerdo con el número de escalas. En resumen, mientras más escalas existan para llegar al destino más es el costo promedio y mayor la duración promedio del viaje, iniciando con un promedio de 16.4 (dieciséis punto cuatro) horas de duración y un precio promedio de casi seis mil pesos cuando se realiza una escala, lo que se compara desfavorablemente con el ferry que tarda doce horas (el de Mazatlán a Pichilingue) y tendría un costo de poco más de mil pesos.

Es difícil saber qué intentó demostrar el DP con esta tabla, pero es fácil darse cuenta de varios errores de interpretación. El primero es que los promedios esconden una gran variabilidad y que podría haber rutas puntuales que pudieran ser consideradas sustitutas pero que al agregarlas en el promedio se pierden.

Se realizó un ejercicio para ilustrar el problema de los promedios con un vuelo Mazatlán a San José del Cabo por Aeroméxico. Esta aerolínea no cuenta con vuelos directos en esta ruta, pero una búsqueda arroja quince alternativas de vuelos, todos con una escala y todos con escala en la Ciudad de México. El vuelo con la duración más corta es de poco más de cinco horas, mientras que el más largo dura más de veintiocho horas. Los precios van de dos mil cuatrocientos cincuenta y ocho pesos hasta seis mil quinientos ochenta y nueve pesos, ida y vuelta.[202] Ciertamente entre estos vuelos hay uno o más que competirían en tiempo y costo con el TRANSBORDADOR, pero la metodología de promedios que empleó la AI no permitió descubrirlos.

Un problema con la metodología es que considera muchos vuelos que son redundantes. Aeroméxico tiene tres vuelos de Mazatlán a la Ciudad de México y cinco de la Ciudad de México a San José del Cabo. Entonces hay quince alternativas técnicamente posibles, pero muchas que no hacen sentido económico y son redundantes en el sentido de que cuestan lo mismo pero que implican mayor tiempo de traslado. Este es el problema que surge al basarse, indebidamente, en promedios.

El segundo sub- argumento del DP es que los vuelos directos no son sustitutos del STMP porque tienen un costo mayor, a pesar de que pueden ahorrar en tiempo. Para demostrarlo, presentan la Tabla 32 con dos vuelos directos de La Paz a Mazatlán y uno de Ciudad Obregón a La Paz.

Al respecto, se comenta lo siguiente:

---

[202] BAJA FERRIES refiere: La disponibilidad de vuelos directos de Mazatlán a San José del Cabo se consultó el 30 de junio de 2023 a través de la plataforma Google Flights. Ver Documental "*De Mazatlán a San José del Cabo I Google Vuelos.pdf*". ".

- **Existe una fuerte incongruencia entre los vuelos directos que aparecen en la Tabla 29 y los que aparecen en la Tabla 30. Mientras que la Tabla 29 del DP muestra que en dos mil veintidós había vuelo directo de Culiacán a la Paz, la Tabla 30 indica que no existen vuelos directos en la ruta Culiacán-La Paz,[203] lo cual es inconsistente. Las rutas Los Mochis-La Paz, Culiacán - San José del Cabo presentan la misma inconsistencia.[204] Por otro lado, existen vuelos directos de Mazatlán-Los Cabos, que no están incluidos en ninguna de las dos tablas.[205] Es decir, el análisis del DP es incompleto y no tomó en cuenta todos los vuelos.**
- **El pie de página de la Tabla 32 menciona que la información se procesó conforme a los procedimientos de la subsección 9.10 del DP. Al verificar cómo se realizó el cálculo de la Tabla 32 se comprueba que los precios de los vuelos corresponden al promedio de los precios obtenidos del veinticuatro al treinta de marzo de dos mil veintitrés. Adicionalmente, la cotización consistía en cotizar el vuelo de ida en uno de esos días del veinticuatro al treinta de marzo y el de regreso al siguiente día. Es decir, los precios corresponden a los de un vuelo de negocios que va y regresa en un día y que se compran con poca anticipación, lo cual generalmente significa precios más elevados que los de un vacacionista o de alguien que visita a familiares, que tienen más flexibilidad y reservan con mayor anticipación. El DP no justifica por qué solo tomó en cuenta usuarios de esas características, cuando presumiblemente los usuarios del TRANSBORDADOR son turistas o usuarios que visitan familiares.**
- **Para capturar un usuario (turista o visita a familiares) que programa con mayor anticipación su viaje se cotizó un vuelo por TAR de Mazatlán a la Paz para septiembre en tarifa flexible y se encuentra que el precio redondo del viaje es de tres mil trescientos cuarenta y siete pesos con impuestos incluidos, lo cual es casi el mismo costo de tres mil trescientos del viaje redondo en ferry en la misma ruta, lo cual comprueba el sesgo del análisis del DP.[206]**

---

[203] BAJA FERRIES refiere: El 29 de junio de 2023 se consultó la página de internet de Calafia Airlines y se verificó que existe un vuelo directo La Paz-Culiacán. Documental: "*Cotización Calafia Culiacán-La Paz.pdf*". ".

[204] BAJA FERRIES refiere: El vuelo directo Los Mochis-La Paz se encuentra disponible a través de Calafia Airlines; el vuelo directo Culiacán San José del Cabo a través de Volaris. Documentales "*Cotización Calafia Los Mochis-La Paz*" y "*Cotización Volaris Culiacán-Los Cabos*". Ambas consultas fueron realizadas el 29 de junio de 2023.

[205] BAJA FERRIES refiere: La disponibilidad de vuelos fue realizada el 29 de junio en las páginas oficiales de las aerolíneas. Documentales "*Magnicharters 11 Selección de Vuelos.pdf*" y "Cotización Calafia Mazatlán-Cabo San Lucas". ".

[206] BAJA FERRIES refiere: Consulta realizada el treinta de junio de dos mil veintitrés. Documental: "*TAR Aerolíneas I TAR I Boletos de Avión I Vuelos.pdf*.".

Ruta	Frecuencias
Culiacán - Cabo	15
Mazatlán- Cabo	2
Los Mochis-La Paz	6
Ciudad Obregón -La Paz	4
Culiacán -La Paz	10
Mazatlán- La Paz	7

Por último, en su tercer argumento, tras un análisis de las diferencias en cuanto a la cantidad de equipaje que los usuarios pueden transportar en el STMP y el transporte aéreo de pasajeros, la AI señala que "*el transporte aéreo de pasajeros imposibilita documentar el volumen de equipaje equivalente al del STMP, como es el caso de múltiples maletas y/o bicicletas.*" La AI debe ser consciente de que la existencia de un servicio no implica el uso de este. Sin evidencia que demuestre que esto realmente es una limitante para los usuarios al momento de sustituir los servicios, esto es, sin evidencia de que los usuarios que emplean el STMP lo hacen debido a que transportan una cantidad significativa de equipaje, el argumento carece de sustento para descartar la sustituibilidad entre el STMP y el transporte aéreo de pasajeros.

Por tanto, los argumentos en los que la AI basa su decisión para determinar que el STMP y el transporte aéreo de pasajeros pertenecen a mercados relevantes distintos carecen de sustento y/o se obtuvieron a partir de un análisis incompleto o erróneo. Las inconsistencias en su análisis no permitieron a la AI identificar la presión competitiva que los servicios ejercen entre sí, concluyendo, erróneamente, que los servicios pertenecen a distintos mercados relevantes cuando en realidad son parte de uno solo.

Ahora bien, BAJA FERRIES presentó comparativos en precios que no fueron desvirtuados por la AI en el DP y que demuestran la sustituibilidad entre el STMP y el servicio aéreo de transporte de pasajeros, este ejercicio es visible en el anexo 18.1 del folio 1330 (mil trescientos treinta) y demuestra precios similares que ejercen disciplina en precios establecidos para el STMP que prestan BAJA FERRIES y TMC. Este estudio demuestra con información interna que BAJA FERRIES en la fijación de precios del STMP tiene en cuenta como competidores a las líneas aéreas.

BAJA FERRIES señala que el hecho de que 91% (noventa y un por ciento) de los pasajeros que llegaron a los aeropuertos de BCS por vuelo directo provengan de otras ciudades distintas a las CIUDADES ORIGEN no está relacionado con la posibilidad de que se sustituya el servicio aéreo por el marítimo entre las ciudades origen y las ciudades destino.

Dichas manifestaciones son **infundadas**, puesto que el 9% (nueve por ciento) que refiere el DP equivale a 162,016 (ciento sesenta y dos mil dieciséis) pasajeros. En cambio, los pasajeros sin vehículo que llegaron en TRANSBORDADOR fueron [redacted]. Esto significa que la demanda que recurre al avión para llegar a BCS desde las CIUDADES ORIGEN es mayor que la que tiene el TRANSBORDADOR. Sin embargo, cada demanda responde a características particulares, lo cual hará que los consumidores no vean como sustituto el otro medio de transporte. El análisis de tarifas del DP es el reflejo de ello, los usuarios del avión son una

Eliminado: 7 palabras

demanda con mayor disposición a pagar y, por ello, están en otro mercado que los que usan el TRANSBORDADOR, aunado a que existen características propias del STMP que hace que el servicio de transporte aéreo no sea sustituto, por ejemplo, las comodidades con las que se presta el STMP en las embarcaciones de BAJA FERRIES, o que los pasajeros puedan transportarse de Mazatlán y Topolobampo hacia BCS, en vehículo.

En este sentido, como fue referido en el DP, la ruta La Paz a Mazatlán que se ofrece de forma directa mediante el servicio de transporte aéreo de pasajeros tuvo un precio promedio de $3,312.80 (tres mil trescientos doce pesos 80/100 M.N.) en el periodo del veinticuatro al treinta de marzo de dos mil veintitrés. En comparación, el precio promedio de un asiento en el STMP en la ruta Pichilingue – Mazatlán fue de [redacted] durante el año dos mil veintidós. Así pues, existe un diferencial en el precio de [redacted][207]

Adicionalmente, se extrajo información de la oferta del transporte aéreo de pasajeros para rutas conformadas por los aeropuertos de La Paz, Cabo San Lucas, Loreto y San José del Cabo y múltiples aeropuertos localizados en el macizo continental mexicano. Se encontró un total 1,902 (mil novecientos dos) vuelos correspondientes a 17 (diecisiete) rutas que conectan los aeropuertos de La Paz, Cabo San Lucas, Loreto y San José del Cabo con aeropuertos que se localizan cerca de las CIUDADES ORIGEN STMP. Debido a la existencia de escalas en la mayoría de los vuelos identificados, la duración de estos se incrementa de tal forma que resulta superior a la duración promedio del viaje mediante STMP.[208]

Asimismo, existen diferencias sustanciales en el equipaje que los usuarios pueden transportar mediante el transporte aéreo de pasajeros, en comparación con el STMP, lo cual podría ser otro elemento diferenciador para los pasajeros que utilizan el STMP; así como en el acceso a diversos tipos de comodidades y del tipo de cabina con las que cuente el TRANSBORDADOR que opera en cada ruta, que difícilmente podrían prestarse en el transporte aéreo, tal como se analiza con mayor detalle en el apartado "*3.4.6.2. Embarcaciones que cuentan con el PERMISO y que actualmente ofrecen únicamente el STMC*", de la presente resolución, en donde se señala que las embarcaciones de BAJA FERRIES están diseñadas para permitir la venta de boletos para el STMP con comodidades como suites con camas, televisores y otros tipos de comodidades.

BAJA FERRIES también señala que ambos servicios tuvieron una demanda importante, y que debería haber sido el primer paso para analizar si había sustitución entre los dos servicios. Este argumento es **inoperante** por partir de una **premisa incorrecta**, puesto que, con independencia de que BAJA FERRIES muestre que existe una demanda por ambos servicios, cuestión que no fue negada en el DP, no son útiles para determinar si ambos forman parte del mismo mercado relevante, más allá de que satisfacen la necesidad de trasladarse a BCS, puesto que los vuelos con escala representan incrementos sustanciales en el tiempo de traslado y costo; los vuelos directos representan un incremento sustancial en el precio respecto del STMP y el transporte aéreo de pasajeros imposibilita documentar el volumen de equipaje equivalente al del STMP.

---

[207] Página 106 del DP.

[208] Se refiere a la sección "*5.1.2.1.3 Transporte aéreo de pasajeros*", páginas 103 a 109.

Eliminado: 1 renglón y 11 palabras

Respecto a que los promedios contenidos en la tabla 31 del DP esconden una gran variabilidad y que podría haber rutas puntuales que pudieran ser consideradas sustitutas pero que al agregarlas en el promedio se pierden; dichas manifestaciones son **inoperantes** por **no combatir la totalidad del DP**, puesto que si bien es cierto que un precio o tiempo promedio oculta que puede haber vuelos específicos cuyo precio o tiempo sea comparable al del TRANSBORDADOR, BAJA FERRIES solamente pone un ejemplo que no muestra que la posibilidad de sustitución sea una opción frecuente y no sólo un hecho aislado.

En relación con que el DP realizó un supuesto análisis erróneo respecto a los vuelos directos, ya que los precios corresponden a los de un vuelo de negocios que va y regresa en un día y que se compran con poca anticipación, lo cual generalmente significa precios más elevados que los de un vacacionista; se señala que dichas manifestaciones son **inoperantes** por **no combatir la totalidad del DP**, puesto que BAJA FERRIES solo presenta un ejemplo de cómo los precios son similares cuando la compra se hace con mayor anticipación. Sin embargo, no presenta evidencia alguna de que el motivo de viaje principal en el TRANSBORDADOR sea el turismo, por lo que no desvirtúa el análisis del DP cuando promedia las tarifas para así capturar tanto la demanda de negocios como la de turismo.

BAJA FERRIES señala que las manifestaciones del DP carecen de sustento, al establecer que el transporte aéreo no permite documentar el mismo volumen de equipaje que el ferri, pero sin evidencia de que los usuarios que emplean el STMP lo hacen debido a que transportan una cantidad significativa de equipaje; sin embargo, su afirmación es **inoperante** por **gratuita**, puesto que BAJA FERRIES se limita a señalar una supuesta deficiencia del DP, sin presentar evidencia, datos o argumentos que demuestren la hipótesis contraria, esto es, que lo usuarios que emplean el STMP transportan poco equipaje. Por el contrario, es válido presumir, como lo hace la AI, que la oferta de espacio para un mayor volumen de equipaje incluido en el precio podría reflejar lo que demandan los clientes al utilizar este servicio de transporte.

Finalmente, del anexo "18.1" presentado mediante su escrito de veintitrés de enero de dos mil veintitrés, BAJA FERRIES no acredita qué precios similares ejercen disciplina en precios establecidos para el STMP, puesto que dicho documento solo refleja un comparativo en precios para ciertos periodos del dos mil dieciocho a dos mil veintidós y respecto de algunas rutas.

3.4.5.4. Posibilidad de que los usuarios acudan de manera indistinta a cualquiera de las RUTAS.

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[209]

> **La conclusión de no sustituibilidad entre RUTAS por parte de la AI es incorrecta. Al igual que en la sección "*5.1.1.1.5 del DP Posibilidad de acudir indistintamente a cualquiera de las RUTAS[210] del STMC*", la información contenida en el DP abona más a la existencia de sustituibilidad entre las RUTAS que a la ausencia de esta.**

[209] Páginas 70 a 74 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[210] BAJA FERRIES cita: DP p.83, Folio 14869.

Como se mencionó en la sección del STMC, la sustituibilidad no obliga a los consumidores a utilizar ambas RUTAS, solamente exige que exista la posibilidad de sustituirlas ante incrementos de precio, por lo cual, la pregunta relevante es la misma que en la sección del STMC: ¿Ante un incremento de precios, pequeño pero significativo, habría sustitución de una ruta por otra?

El análisis realizado por la AI es incapaz de responder a esta pregunta y, por tanto, no resulta útil para un análisis de sustituibilidad por el lado de la demanda. La AI se limita a identificar el cambio en tiempo y costos que implicaría para un usuario el sustituir una ruta por otra dadas las condiciones actuales del mercado, en ninguna parte del análisis se examinan las consecuencias que tendría sobre la demanda un incremento de precios relativos en alguna de las RUTAS, incremento que, como veremos a continuación, generaría un traslado de demanda entre las RUTAS.

El análisis de la AI se basa en tres cuestiones principales: tiempo de traslado, costo de traslado y horarios en la prestación del servicio. Cuando estos tres se analizan de manera conjunta y no como piezas independientes, los señalamientos en los que la AI basa sus conclusiones pierden sustento y la sustituibilidad de las rutas se hace evidente.

La AI señala que "*i) los hinterland de los puertos de Topolobampo y Mazatlán tienen una intersección pequeña en algunos municipios de Sinaloa y los usuarios de dicha intersección tienen incentivos para utilizar solo una de las RUTAS.*" El único elemento que es parte del hinterland de Mazatlán y que al mismo tiempo es elemento del hinterland de Topolobampo es el municipio de Culiacán,[211] que la AI busque justificar la no sustituibilidad de las rutas en lo que resulta o no conveniente para un solo municipio de las CIUDADES ORIGEN STMP carece de sentido y pone en duda las conclusiones del análisis.

En cuanto al incremento de tiempos, inciso ii) de los señalamientos hechos por la AI, la tabla 36 del DP identifica la diferencia en tiempo que representa para los usuarios de las CIUDADES ORIGEN STMP del hinterland de Mazatlán intercambiar la RUTA PICHILINGUE-MAZATLÁN por la RUTA PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO. Se observa que, en promedio, el incremento en el tiempo total de traslado es del 0.5% (cero punto cinco por ciento), por lo que, en cuestión de tiempos de traslado, las RUTAS son perfectamente sustituibles para toda la población concentrada en las CIUDADES ORIGEN STMP hinterland de Mazatlán.

Aunque un intercambio de rutas en la dirección contraria, intercambiar la RUTA PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO por la RUTA PICHILINGUE -MAZATLÁN para los usuarios localizados en el hinterland de Topolobampo, sí representa un incremento significativo en los tiempos de traslado, el hecho de que la diferencia en tiempos de traslado sea prácticamente inexistente para todo el hinterland de Mazatlán debilita el señalamiento

---

[211] BAJA FERRIES refiere: Tiempo en carretera más tiempo en traslado marítimo.

de que la sustitución "*supone incrementos en tiempos*" que no permiten la sustitución entre RUTAS.

Referente a los horarios, la AI señala que "*la sustitución es posible únicamente en horarios específicos*". Que la AI utilice un argumento donde claramente señala un grado de sustituibilidad entre las RUTAS para reforzar su argumento de no sustituibilidad es cuando menos contradictorio.

Además, que las RUTAS operen en horarios distintos de ninguna manera limita la capacidad de los usuarios para sustituirlas. Una persona que viaja por placer difícilmente verá limitada su capacidad de sustitución entre diferentes rutas y/o medios de transporte simplemente porque estos se ofrecen en horarios distintos. Al buscar la mejor opción para transportarse, los usuarios suelen contar con una ventana de tiempo en las cual pueden acomodar su traslado, pensar que dos rutas o transportes no son sustitutos únicamente porque no se ofrecen en el mismo horario simplemente no tiene sentido.[212]

Bajo esta lógica, para que dos rutas puedan ser sustitutas, ya sea que se trate de rutas de autotransporte, avión, ferry o cualquier otro tipo de transporte, estas deberían ser ofrecidas exactamente en los mismos horarios, cuestión que difícilmente se observa. Para una persona que realiza un viaje por placer, un vuelo en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) puede ser sustituido por un vuelo en el Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT) si este ofrece un tiempo total[213] de traslado similar a un menor costo, sin importar que el vuelo salga un día antes o un día después que el vuelo de la Ciudad de México.

Más que limitar la capacidad de sustitución, la oferta de los servicios en distintos horarios da a los usuarios la posibilidad de elegir la ruta que mejor se adapte a sus itinerarios. Los registros de BAJA FERRIES demuestran que las personas que emplean los servicios del STMP provienen de locaciones que van más allá de las CIUDADES ORIGEN STMP a las que la AI restringe su análisis. En la tabla siguiente,[214] se observa una fracción de los pasajeros que cruzaron por las rutas PICHILINGUE – MAZATLÁN y PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO clasificados por su estado de origen.

Que ambas rutas presenten demanda del STMP originaria de un mismo estado para al menos veintidós de los treinta y dos estados de la República es evidencia incuestionable de sustitución entre las RUTAS.

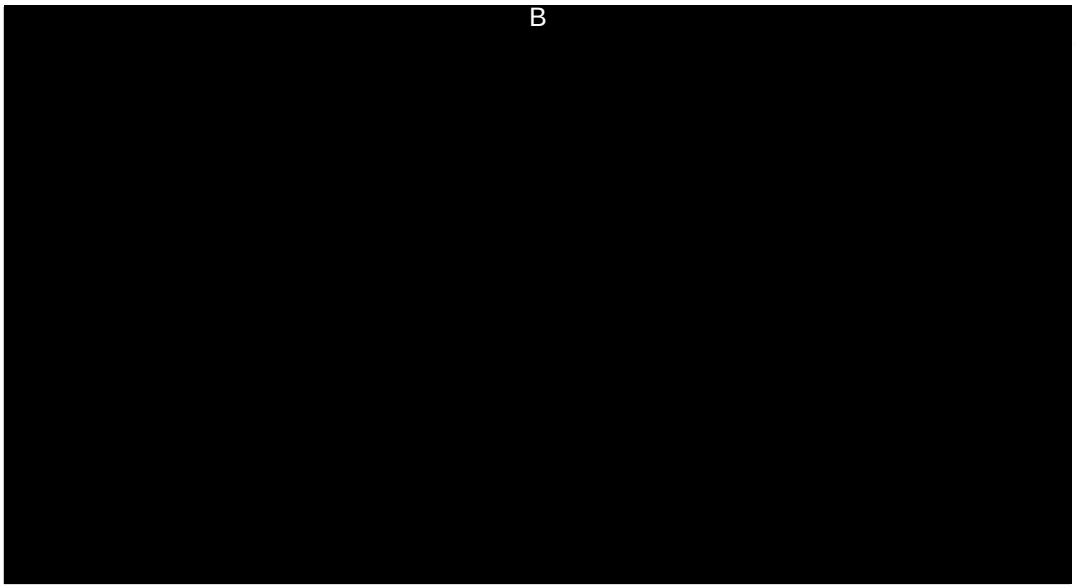
---

[212] BAJA FERRIES refiere: Cualquier persona con verdadera urgencia por transportarse entre la península y el macizo continental simplemente acudirá al servicio que minimice su tiempo, que es este caso sería un vuelo directo.

[213] BAJA FERRIES refiere: Tiempo de traslado terrestre más aéreo.

[214] BAJA FERRIES refiere: Elaborada con base en el documental: "*Número de pasajeros STMP por estado de origen. Xslx.*"

B



De hecho, el grado de sustituibilidad entre las RUTAS es tal que un usuario podría optar por desplazarse a la península a través de la ruta PICHILINGUE-MAZATLÁN y regresar al macizo continental a través de la ruta PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO si esto representa un ahorro de tiempo muerto.[215]

Por tanto, argumentar la inexistencia de sustituibilidad entre las RUTAS debido a la diferencia en los horarios que se ofrecen los servicios no tiene sustento lógico ni económico.

Por otro lado, la AI señala que el hecho de que "*los usuarios del STMP acceden al servicio sin la necesidad de un vehículo de transporte terrestre*" es evidencia de la no sustituibilidad entre las RUTAS, sin embargo, la AI no explica cómo es que este argumento favorece o dificulta la sustitución. Sin el más mínimo análisis sobre este punto, la AI lo emplea como uno de sus cinco argumentos principales para respaldar su conclusión de no sustituibilidad, demostrando una completa falta de rigor en el análisis presentado en el DP.

Finalmente, la AI señala que "*existen diferenciales tarifarios considerables*" que impiden la sustituibilidad entre las RUTAS. Como ya se mencionó, el no haber analizado el comportamiento de la demanda ante un cambio en los precios relativos es una de las principales carencias en el análisis de sustituibilidad realizado por la AI. Al no examinar la dinámica de precios, la AI fue incapaz de identificar la interdependencia que existe entre las tarifas que se cobran en cada una, de haber realizado este análisis la AI se hubiera dado cuenta que, al igual que en el caso del STMC, los precios de

---

[215] BAJA FERRIES refiere: Un usuario que busque regresar de La paz a su ciudad origen un martes después de las 13:30 (trece treinta) HRS puede optar por regresar por la RUTA PICHILINGUE-MAZATLÁN ese mismo día antes que esperar el viaje de LA RUTA PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO del siguiente día.

Eliminado: 1 tabla

ambas RUTAS se mueven en la misma dirección y se modifican en la misma magnitud, evidenciando la pertenencia de ambas RUTAS al mismo mercado relevante.

La pertenencia de ambas RUTAS al mismo mercado explica porque a lo largo de todo el periodo de interés nunca se observó un incremento de precios relativos, sin embargo, esto no justifica la ausencia de un análisis por parte de la AI de cómo se comportaría la demanda ante un incremento en los precios relativos. Como veremos a continuación, realizar este ejercicio deja en evidencia la sustituibilidad entre las RUTAS.

Una vez que una persona se encuentra ubicada en el puerto de Mazatlán tiene dos opciones: 1) tomar la RUTA PICHILINGUE-MAZATLÁN y llegar a su destino en doce horas con un costo promedio de B [216] **2) trasladarse a Topolobampo usando el autotransporte y tomar la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO.**

El costo aproximado de transportarse entre los puertos es de B [217] **a lo que se suma la tarifa de** B **de la RUTA PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO, por lo que el trayecto Mazatlán – Topolobampo - Pichilingue tiene un costo aproximado de** B **y se realiza en un tiempo de trece horas. La diferencia monetaria entre las dos rutas es entonces de** B **y la diferencia en tiempo de traslado es de una hora, incrementos del 3.9% (tres punto nueve por ciento) y 8.3% (ocho punto tres por ciento) respecto al costo y tiempo que conlleva el uso de la RUTA PICHILINGUE-MAZATLÁN, respectivamente.**

Ni el incremento en precios ni el incremento en tiempo resultan suficientes para descartar que las RUTAS sean sustitutas. Que la diferencia entre los costos sea cercana al B **permite concluir que, ante un incremento pequeño pero significativo (10% diez por ciento) en los precios de Mazatlán, parte de la demanda de la RUTA PICHILINGUE-MAZATLÁN recurrirá a la RUTA PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO, ya que esta última pasaría a ser la opción más económica.**

A excepción de la ciudad de Culiacán, cualquier usuario proveniente de los municipios en el hinterland de Mazatlán debe pasar por la ciudad de Mazatlán para desplazarse a Topolobampo, razón por la cual, el análisis de sustitución de un usuario que ya se encuentra localizado en Mazatlán se extiende al resto de los municipios del hinterland.[218]

Aunque en menor medida, un incremento en los precios de la RUTA PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO generaría también que parte de su demanda se desplazará a la RUTA PICHILINGUE-MAZATLÁN.

---

[216] BAJA FERRIES refiere: Este es el resultado de promediar las tarifas de ** reportadas en la p. 117 del DP; folio 14903.

[217] BAJA FERRIES refiere: Consultado el 29 de junio de 2023. Documental: "*Cotización Autotransporte La Paza-Topolobampo.pdf*". ".

[218] BAJA FERRIES refiere: La ciudad de Culiacán se encuentra a una menor distancia que la ciudad de Mazatlán respecto del puerto de Topolobampo, por lo que el tiempo y los costos de transportarse de Culiacán a Topolobampo serían todavía menores.

Eliminado: 39 palabras

La capacidad que tienen los usuarios de poder sustituir las RUTAS ante un incremento en los precios relativos es evidencia indiscutible de sustitución por el lado de la demanda. Esta capacidad de sustitución entre RUTAS genera una presión competitiva que limita las decisiones de los agentes[219] y vuelve a las RUTAS parte del mismo mercado relevante.

Con relación al argumento de BAJA FERRIES respecto a que la conclusión de no sustituibilidad entre RUTAS por parte de la AI es incorrecta, dicha manifestación es **infundada**, puesto que como se ha acreditado en esta resolución, la existencia de supuestas diferencias porcentuales mínimas en el traslado de una ruta a otra, suponiendo sin conceder que fueran ciertas, tampoco invalidan directamente las condiciones de competencia de los MERCADOS RELEVANTES establecidas en el DP. Asimismo, BAJA FERRIES no aportó evidencia que acredite la posibilidad de reasignar las embarcaciones de una ruta a otra y, por ende, la existencia de sustituibilidad por el lado de la oferta, aunado a que BAJA FERRIES no toma en cuenta los incentivos económicos y la factibilidades técnicas de hacerlo; como ya se apuntó, se tendría que comprobar que existen capacidades operativas reales en todos los puertos y de las propias NAVIERAS para la reasignación de nuevas embarcaciones, así como considerar la factibilidad económica de migrar a otra ruta dado que los usuarios comerciales perciben a los puertos como puntos estratégicos para su procesos logístico de distribución.

El argumento consistente en que la sustituibilidad no obliga a los consumidores a utilizar las RUTAS, sino que solamente exige que exista la posibilidad de sustituirlas, se considera **inoperante** por **gratuito**, puesto que, respecto al STMC, BAJA FERRIES no señala elementos de convicción o datos que permitan sustentar sus manifestaciones aunado a que no explica por qué esa afirmación es cierta o las bases sobre las cuales funda sus manifestaciones. Adicionalmente, respecto del STMP, BAJA FERRIES indica que un incremento relativo en costos de las RUTAS desplazaría la demanda entre los puertos; sin embargo, dicho argumento resulta **inoperante**, dado que BAJA FERRIES parte de **falsas premisas** para justificar su dicho y a su vez realiza cálculos sesgados al respecto.

En este sentido, un análisis de sustituibilidad debe considerar los incentivos que brindan una utilidad al consumidor para preferir un servicio sobre otro. En este sentido, la determinación de la no sustituibilidad de las RUTAS parte del análisis de que los usuarios particulares, dependiendo de los *hinterlands* que provengan, demandan los servicios de un puerto respectivo conforme a la ubicación de sus centros productivos; considerando además el diferencial de costos, tiempos y condiciones de servicio en cada uno de los puertos.

El argumento respecto a que el DP busca justificar la no sustituibilidad de las RUTAS en lo que resulta o no conveniente para Culiacán, es **infundado**, puesto que, contrario a lo señalado por BAJA FERRIES, el DP no basa su conclusión en lo que ocurre en el municipio de Culiacán, sino que solamente excluye de su análisis ese municipio porque en éste se traslapan las *hinterlands* de

---

[219] BAJA FERRIES refiere: En la sección 3.2.4 "*Indebido análisis de la sustitución por el lado de la oferta del STMP*" de este documento se aporta evidencia de que TMC ofrece el servicio de STMP a usuarios que no cuentan con un vehículo.

Mazatlán y Topolobampo, por lo que genera resultados diferentes a los mostrados en el resto de las ciudades.

Para el caso de la sustitución de Topolobampo por Mazatlán, el DP muestra que los tiempos de traslado total (carretera más TRANSBORDADOR) entre todas las ciudades que componen el *hinterland* de Topolobampo y Pichilingue son siempre mayores (entre tres y ocho horas más) cuando se usa la ruta de Mazatlán; de ello concluye que es poco factible que los usuarios del *hinterland* de Topolobampo vean como sustituta la ruta de Mazatlán. Esta lógica constituye un elemento que apoya la ausencia de sustitución entre rutas del lado de la demanda.

Los argumentos de BAJA FERRIES según los cuales las rutas son perfectamente sustitutas porque el incremento en el tiempo total de traslado entre ellas es del 0.5% (punto cinco por ciento) son **inoperantes** porque parten de **una premisa incorrecta**.

Por una parte, se advierte que el ejercicio que presenta BAJA FERRIES únicamente considera los costos de traslado de una única ciudad, Mazatlán, mientras que el cálculo comparativo que presenta el DP es de tiempos de traslado y costos a partir de las ciudades consideradas *hinterland* de ambos puertos,[220] el cual muestra que si bien la diferencia en tiempo no es significativa, las tarifas de la ruta PICHILINGUE -MAZATLÁN son, en promedio, B mayores que las de la ruta PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO.

Por otra parte, el mayor incremento porcentual en las tarifas se observa en la categoría " ** , mientras que el menor incremento porcentual se observa en la categoría " ** ", que se incrementaría ** . Las diferencias observadas en las tarifas sugieren que la elección de la RUTA está motivada por la ubicación inicial del demandante del STMC, toda vez que el STMC ofrecido en ambas RUTAS se distingue principalmente por el trayecto mismo y, por lo tanto, de ser sustitutas, no existiría razón alguna para elegir una con mayor precio.[221]

Además de que existe un diferencial significativo en las tarifas de las RUTAS, los usuarios han mostrado una evidente preferencia por utilizar solo una de las RUTAS, y la elección de RUTA obedece al esquema logístico del cual forma parte el STMC en el caso de los USUARIOS COMERCIALES. En consecuencia, este Pleno concluye que las RUTAS no son sustitutos entre sí.

Aun cuando cierto porcentaje de tiempo sea compensado por el tiempo de tránsito de las RUTAS, sigue existiendo una diferencia en promedio del B mayor para todo el hinterland de Mazatlán a diferencia del 0.5 (punto cinco) indicado por BAJA FERRIES.[222] Lo anterior se evidencia con que solo el B de usuarios particulares han intercambiado entre RUTAS durante el PERIODO, siendo irrelevante los estados de origen de estos.[223]

---

[220] Tablas 35, 36 y 37 del DP.
[221] Página 91 del DP.
[222] Tabla 36 del DP.
[223] Véase tabla 22 del DP.

Eliminado: 40 palabras

Asimismo, el argumento de BAJA FERRIES según el cual la separación por varias horas (17:00 y 23:59) en los horarios de partida del TRANSBORDADOR en Mazatlán y Topolobampo no dificulta la sustituibilidad entre rutas, sino que permite a los usuarios contar con una ventana de tiempo para acomodar su traslado, es **inoperante** por partir de **una premisa incorrecta**, puesto que aun cuando las diferencias de horario abran una ventana de tiempo para acomodar el traslado, esto solo es posible miércoles, viernes y domingos, que son los días que se ofrece el servicio, lo que significa que más de media semana no existe la posibilidad de sustitución. Si para más de la mitad de la semana es imposible sustituir rutas, ello significa que una porción grande de la demanda será cautiva de la única ruta que opera ese día.

Por otro lado, el análisis de costos de BAJA FERRIES es sesgado, puesto que solo contempla los costos de traslado partiendo desde el puerto de Mazatlán, siendo que los usuarios del STMP se trasladan desde diversas ciudades orígenes, lo que supone costos extras no contemplados por BAJA FERRIES. Aunado a lo anterior, se omiten variantes en los costos del traslado de un puerto a otro. La distancia entre los puertos de Mazatlán y Topolobampo es de 432.43 (cuatrocientos treinta y dos punto cuarenta y tres) kilómetros, lo que representaría un tiempo estimado de viaje de 4 (cuatro) horas con 18 (dieciocho) minutos, con costos por pago de casetas de $615.00 pesos (seiscientos quince 00/100 M.N.)[224] y costos por el incremento en el tiempo de trayecto de entre $141.64 (ciento cuarenta y un 64/100 M.N.) y $236.03 (dos cientos treinta y seis 03/100 M.N.),[225] resultaría en un costo incremental aproximado de entre $756.64 (setecientos cincuenta y seis 64/100 M.N.) y $851.03 (ochocientos cincuenta y un 03/100 M.N.), a diferencia de los $49.71 (cuarenta y nueve 71/100 M.N.) que indica BAJA FERRIES.

Finalmente, es menester considerar que BAJA FERRIES es el único oferente del STMP, por lo que el argumento respecto a que la pertenencia de ambas RUTAS al mismo mercado relevante se explica en que durante el PERIODO nunca se observó un incremento de precios relativos, es contradictorio a sus propias decisiones comerciales. Pues lo que muestra la información presentada, al ser el único prestador del STMP, es que BAJA FERIES puede establecer sus tarifas en cada mercado sin considerar el comportamiento en conjunto.

Teniendo en cuenta que la lógica de un ofertante es obtener la máxima utilidad, aunado a que BAJA FERRIES señala que [redacted] B [redacted][226] y no refiere a que existan costos operativos significativos en un puerto sobre otro, la única explicación para que los precios en la RUTA TOPOLOBAMPO – PICHILINGUE sean considerablemente mayores, reside en la demanda, que tal como consta en el EXPEDIENTE, la demanda en la RUTA TOPOLOBAMPO – PICHILINGUE es mayor

---

[224] Folio 14727 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado: "*66. Ruta automóvil Mazatlán, Sinaloa a Topolobampo, Sinaloa*".

[225] Las cantidades de $141.64 (ciento cuarenta y un 64/100 M.N.) y $236.03 (dos cientos treinta y seis 03/100 M.N.), son el resultado de multiplicar 4.3 (cuatro punto tres) horas por el valor del tiempo nacional de viaje por placer, $32.94 (treinta y dos pesos 94/100 m.n.), y por el valor del tiempo nacional de viaje por trabajo, $54.89 (cincuenta y cuatro pesos 89/100 m.n.). De conformidad con el valor del tiempo de los ocupantes de vehículos que circulan por la red carretera de México, estimado por el IMT. Folio 14727 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado: "*38. Estimación del valor del tiempo de los ocupantes de los vehículos que circulan por la red carretera de México, 2022*", página 5.

[226] Folio 1330 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado *"Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.XLSX*".

Eliminado: 8 palabras

al puerto de Mazatlán, constituyendo una diferencia de [redacted] respectivamente, lo que respalda que las RUTAS no se conciban como sustitutas.

Por todo lo anterior, de un análisis integral de las condiciones de servicio de ambas RUTAS, no es posible advertir una sustituibilidad entre estas, siendo que no se presentan elementos de convicción que indiquen que, ante un incremento en precios en alguna de las RUTAS, los usuarios estarían en posibilidades de sustituir entre ellas en costos y tiempo.

3.4.6. Indebido análisis de la sustitución por el lado de la oferta del STMP

En su escrito, BAJA FERRIES manifiesta:[227]

El análisis por parte de la AI carece de profundidad en sus argumentos y se basó en información incompleta, lo que la llevó a conclusiones erróneas.

3.4.6.1. Embarcaciones con permiso de CRUCERO TURÍSTICO

En su escrito, BAJA FERRIES manifiesta:[228]

> **Que la AI realice un análisis desagregado a nivel embarcación no le permite identificar que las embarcaciones con permiso de CRUCERO TURÍSTICO son sustitutas por el lado de la oferta del STMP.**
>
> **Por un lado, la AI señala que estas embarcaciones "*cuentan con amenidades que podrían asimilarse al STMP, como son las cabinas para pernoctar y la oferta de alimentos a bordo*".[229] Lo que las posiciona como una alternativa viable a los TRANSBORDADORES que operan en el STMP.**
>
> **Y, por el otro, señala que**
>
> > "*Los CRUCEROS TURÍSTICOS, con permisos vigentes, del dos mil dieciocho al dos mil veintidós, en los puertos de Baja California Sur, por su construcción y diseño, se encuentran limitados en el número de pasajeros que transportan.*" **Por lo que "*el prestador de CRUCEROS TURÍSTICOS que desee ofrecer el STMP tendría que incurrir en los costos de un nuevo entrante los cuales* [...] *son significativos.***
> >
> > ***En consecuencia, esta AI considera inviable que los CRUCEROS TURÍSTICOS presten el STMP sin incurrir en costos significativos, por lo tanto, el servicio de CRUCEROS TURÍSTICOS no es sustituto del STMP*".[230]
>
> **El análisis de la AI carece de sentido económico. La AI señala la capacidad individual de cada navío, pero no ahonda en porqué esto sería una limitante para que estas embarcaciones pudieran sustituir a los TRANSBORDADORES del STMP. El hecho de que ninguna embarcación con permiso de CRUCERO TURÍSTICO tenga una capacidad cercana al TRANSBORDADOR de BAJA FERRIES no quiere decir que estas no se puedan incorporar al mercado ante una subida de precios como alternativa para los usuarios.**

---

[227] Página 74 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[228] Páginas 74 a 75 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[229] BAJA FERRIES cita: DP, p.120; folio 14906.
[230] BAJA FERRIES cita: DP, p.121; folio 14907.

Eliminado: 10 palabras

El número de usuarios que una embarcación puede transportar no limita su capacidad de participar en uno u otro mercado. Si a una embarcación diseñada para transportar pasajeros le resulta más rentable trasladar pasajeros en el mercado del STMP que en el mercado de cruceros no hay razón para que se mantenga en el primero.

Por tanto, que la AI señale que un oferente del servicio de CRUCEROS TURÍSTICOS tendría que incurrir en costos de un nuevo entrante si busca incorporarse al STMP es completamente falso. Además, un análisis a nivel navío por parte de la AI no le permite identificar que, si bien una embarcación con permiso de CRUCERO TURÍSTICO difícilmente representará una presión competitiva por el lado de la oferta para el STMP, el total de embarcaciones con permiso de CRUCERO TURÍSTICO, en su conjunto, sí lo hacen.

Es la misma AI quien señala tres embarcaciones con permisos de crucero que, al sumar sus ofertas, podrían transportar hasta ciento cuarenta y seis pasajeros en la ruta que presentara un aumento en precios relativos, cantidad más que comparable contra los B **pasajeros que puede transportar por viaje BAJA FERRIES en el** B**, lo que se podría traducir en una pérdida de demanda de hasta el** B **por ciento por parte de BAJA FERRIES ante los nuevos competidores, esto sin olvidar que se están considerando solo tres de las ocho embarcaciones con permiso de CRUCERO TURÍSTICO que pudieran incorporarse al mercado.**

Por lo cual, este tipo de embarcaciones, en su conjunto, ejercen una presión competitiva sobre los agentes que operan el STMP, restringiendo su capacidad de fijar tarifas excesivamente elevadas. Lo anterior además se refuerza con el análisis de precios de STMP ofrecidos por BAJA FERRIES, en el que se evidencia que éstos no han aumentado ni siquiera para cubrir los aumentos en la inflación en los últimos años.

Las manifestaciones de este apartado son **inoperantes** por partir de **una premisa incorrecta**, puesto que las empresas de crucero turístico tienen un modelo de negocio distinto y sus embarcaciones una configuración que las hace poco adaptables al servicio de TRANSBORDADOR, ya que los cruceros turísticos tienen por objeto fines recreativos, comerciales y con capacidad para brindar a los usuarios servicios de pernocta y descanso durante la travesía. Por ello, es poco probable que estas empresas entren a prestar el servicio de traslado a pasajeros sin vehículo ante un aumento de precios del TRANSBORDADOR.

Los CRUCEROS TURÍSTICOS son embarcaciones mayores donde el diseño y construcción dan prioridad a la comodidad de los pasajeros. Por lo general, cuentan con las siguientes áreas: camarotes, salón "*lounge*", restaurante-bar y terraza en la cubierta superior. En algunas se pueden encontrar amenidades superiores como tinas de hidromasaje, cubiertas de buceo y zonas de enjuague. Los CRUCEROS TURÍSTICOS, con permisos vigentes del dos mil dieciocho al dos mil veintidós, en los puertos de BCS, por su construcción y diseño, se encuentran limitados en el número de pasajeros que transportan. Por ejemplo, la embarcación Valentina tiene una capacidad de 30 (treinta) pasajeros, la Solmar V de 28 (veintiocho) pasajeros y, la de mayor capacidad, es la Safari Voyager con 88 (ochenta y ocho) pasajeros. Por su parte, BAJA FERRIES, para el STMP, puede transportar por lo menos B pasajeros por viaje, en el

Eliminado: 12 palabras

TRANSBORDADOR con menor capacidad de pasajeros, lo que representa B veces más que algunas de las embarcaciones identificadas.[231]

Asimismo, el DP señala que "*se observa que el servicio de CRUCERO TURÍSTICO es un servicio de navegación* ***vía cabotaje de naturaleza turística (pernocta y descanso), que ofrece recorridos turísticos de más de 24 (veinticuatro) horas, normalmente de una semana de duración, 356 con paradas en punto turísticos de interés y retomo en el puerto de origen, es decir, una ruta con múltiples destinos. En este sentido, la sustitución del STMP por el traslado de pasajeros en embarcaciones O- con permiso de "Crucero Marítimo" no es factible derivado que la finalidad del modelo de negocio de los "Cruceros Marítimos" es trasladar personas en un circuito turístico con fines recreativos, por lo que no es posible que preste el servicio en las RUTAS. Por lo anterior, se concluye que el STMP y las embarcaciones marítimas que cuenten con permisos para la prestación de CRUCERO TURÍSTICO pertenecen a mercados relevantes diferentes***".[232]

Además, dado que la estructura de las embarcaciones no puede ser modificada porque desde su construcción se diseñó y equipó para un mercado particular, el prestador de CRUCEROS TURÍSTICOS que desee ofrecer el STMP tendría que incurrir en los costos de un nuevo entrante.[233] Finalmente, es **inoperante** por partir de **una premisa falsa** la afirmación respecto a que las embarcaciones de CRUCEROS TURÍSTICOS, en su conjunto, ejercen presión competitiva sobre el STMP dado que su capacidad representa el B de lo que transporta BAJA FERRIES en el STMP y este solo hecho presiona competitivamente el mercado.

En este sentido, no existen elementos para determinar que existen incentivos para que, individualmente, los CRUCEROS TURÍSTICOS consideren que cuentan con procesos de producción para otorgar el STMP con costos optimizados a fin de competir y, a su vez, que el mercado del STMP presente beneficios, por encima de la industria turística de cruceros, para atraer su entrada a este nuevo mercado. Considerar una capacidad "*en conjunto*" de embarcaciones no es un razonamiento lógico para comprobar que cada empresa de Cruceros tiene los incentivos y capacidades individuales necesarias para ingresar al STMP y, por lo tanto, ejercen presión competitiva.

En este sentido, constituye un señalamiento liso y llano que ante la existencia de una subida de precios del STMP, los cruceros decidirían incursionar en dicho mercado. En todo caso, BAJA FERRIES debería de comprobar que existe una tendencia a que los precios del STMP se encontrarían en niveles atractivos para atraer a los CRUCEROS TURÍSTICOS por encima de los costos de entrada en que tendrían que incurrir. Asimismo, que existiera una demanda de pasajeros suficiente para ser captada por estos nuevos competidores para considerar la existencia de un

---

[231] Folios 13348 y 14727 del EXPEDIENTE. Información visible en los archivos electrónicos denominados "*ANEXO B COFECE.pdf*", "*62. Oferta turística Solmar V crucero de buceo.pdf*", página 1 a 3; "*63. Oferta turística Safari Voyager Crucero.pdf*", página 1 a 3; "*64. Oferta turística Nautilus Explorer Crucero de buceo.pdf*", página 1 a 2, y "*65. Características Valentina Crucero de buceo.pdf*".

[232] De conformidad con la información de los folios 13348 del EXPEDIENTE, información visible en el archivo electrónico denominado *"ANEXO B COFECE.pdf'*, y del folio 14727 del EXPEDIENTE, información visible en los archivos electrónicos denominados *"62. Oferta turística So/mar V crucero de buceo.pdf'*, página 1 a 3; *"63. Oferta turística Safari Voyager Crucero.pdf'*, página 1 a 3; *"64. Oferta turística Nautilus Explorer Crucero de buceo.pdf'*, página I a 2, y *"65. Características Valentina Crucero de buceo.pdf'*.

[233] Página 114 y 121 del DP.

Eliminado: 5 palabras

costo-beneficio para abandonar su modelo de negocios por el STMP. Siendo inexistente cualquier elemento de convicción al respecto, es abstracto y general el señalamiento de BAJA FERRIES respecto a la supuesta sustituibilidad de los CRUCEROS TURÍSTICOS.

3.4.6.2. Embarcaciones que cuentan con el PERMISO y que actualmente ofrecen únicamente el STMC

En su escrito, BAJA FERRIES manifiesta:[234]

> **La información a la que tuvo acceso la AI para fundamentar su análisis de sustituibilidad fue información errónea e incompleta.**
>
> **El análisis de la AI fue realizado bajo la idea de que "*BAJA FERRIES es la única NAVIERA que ha operado entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós con embarcaciones de tipo 'Ro – Pax' y que permite el ingreso de pasajeros sin vehículo a sus embarcaciones*",[235] información que es falsa.**
>
> **A continuación, se presenta evidencia de** B [redacted] **.[236] Este ejemplo demuestra que TMC provee el STMP** B [redacted] **.**
>
> B [redacted]

[234] Páginas 75 a 78 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[235] BAJA FERRIES cita: DP, p.118; folio 14904.
[236] BAJA FERRIES refiere: Ver Fe de hechos de fecha veintitrés de junio de dos mil veintitrés.

Eliminado: 1 imagen, 2 renglones y 12 palabras

La anterior prueba, se fortalece con la fe de hechos otorgada por el Notario Público Titular número ocho en el estado y ejercicio en el municipio de La Paz de veintitrés de junio de dos mil veintitrés,[237] en la que se hace constar lo siguiente:

> **"[…]** ***siendo las 16:18 (dieciséis horas con dieciocho minutos) horas del día viernes veintitrés de junio del presente año, me presente en el domicilio ubicado dentro de los patios de puerto de Pichilingue, en las oficinas de la empresa TMC (Transportación Marítima de California), para acompañar a la señora*** [A] ***a realizar una compra de boleto en calidad de pasajera para la ruta a Mazatlán de dicha empresa. La señora*** [A] ***se presento (sic) a la ventanilla de venta de boletos de la empresa solicitando un boleto para la ruta a Mazatlán en calidad de pasajera, ya que no llevaría unidad móvil de ningún tipo, contestándole la persona que le atendía que no había ningún problema, expidiéndole un boleto con costo de $1,300.00 (Mil Trescientos Pesos 00/100 MN.), para la salida de ese mismo día, mismo que se anexa al presente documento, y a la entrega del mismo procedimos a retirarnos del lugar y se dio por terminada la diligencia, a las 16: 35 horas del mismo día en que dio inicio***".

Aún más, en la propia inspección realizada por el funcionario de la COFECE,[238] queda constancia efectivamente de la adquisición de un boleto de STMP a TMC y que el propio funcionario adquirió como "*ayudante de operador*" y, sin serlo, claramente se transportó en la ruta Topolobampo a Pichilingue en un TRANSBORDADOR propiedad de TMC, el dieciséis de febrero de dos mil veintitrés. No obsta que se mencione en el acta circunstanciada que la persona que vendió el boleto "*se sorprendió*" y que algún trabajador de TMC explicó que era funcionario de COFECE, pues el hecho innegable es que adquirió un boleto para ser transportado sin llevar unidad móvil de ningún tipo.

Las pruebas referidas adminiculadas entre sí hacen prueba plena de que TMC vende boletos a personas que no se transportan en un vehículo, ni son "*ayudantes de operador*" y que más bien son clientes del STMP ofrecido por TMC. Así queda evidenciado, sin lugar a duda, que TMC si participa en las RUTAS ofertando el STMP.

La AI debió indagar mejor para realizar un correcto análisis de la sustituibilidad por el lado de la oferta; pero se quedó con la manifestación del principal competidor de BAJA FERRIES en el STMP quien señalaba que sus embarcaciones, "*por sus características técnicas y capacidad solo permite prestar el STMC.*"[239] Pero una vez que se considera a TMC como competidor en el STMP, el análisis de sustituibilidad por el lado de la oferta debe ser completamente restructurado, pues es evidente que TMC sí presta dicho servicio.

Ante la ausencia de información sobre la participación de TMC en el STMP, la AI concluye que:

> "*esta AI considera inviable que TMC ofrezca el STMP, toda vez que* [B] *. Además, del año dos mil dieciocho al año dos mil veintidós, no se observa que TMC haya*

[237] BAJA FERRIES refiere: Fe de hechos que se adjunta como prueba.
[238] BAJA FERRIES refiere: Ver folio 12555 del EXPEDIENTE.
[239] BAJA FERRIES cita: DP, p. 122; folio 14908.

Eliminado: 1 renglón y 11 palabras

prestado el STMP en las RUTAS o que tuviera intención de prestarlo. En consecuencia, se determina que pertenecen a mercados relevantes distintos al STMP."[240]

Es evidente que la falta de información a la que se enfrentó la AI la llevó a conclusiones erróneas que de ninguna manera pueden ser usadas para negar la existencia de sustituibilidad por el lado de la oferta.

Una vez que se incorpora el papel de TMC como participante en el STMP, el análisis de sustitución por el lado de la oferta sigue los mismos argumentos que fueron expuestos en el análisis de sustitución por el lado de la oferta para el STMC (sección 5.1.1.2.1 del DP).

De dicho análisis se concluye que ambos competidores poseen la capacidad de trasladar su oferta de una ruta a otra sin necesidad de incurrir en costos significativos, que pueden hacerlo en un periodo reducido de tiempo y que no se requiere de la adquisición de permisos adicionales. Debido a que los agentes emplean las mismas embarcaciones para atender el STMP y el STMC los argumentos que sustentan la capacidad de BAJA FERRIES y de TMC para reasignar sus embarcaciones entre las rutas son válidos en ambos mercados.

En cuanto a la viabilidad económica de movilizar las embarcaciones entre las rutas la AI señala que "*Dado que BAJA FERRIES ha prestado el STMP y el STMC, simultáneamente, en las mismas embarcaciones, un costo asociado a concentrar la oferta en una de las RUTAS proviene de los ingresos del STMC que BAJA FERRIES dejaría de percibir en la otra ruta.*"

Sin embargo, y como ya se ha mencionado, trasladar la oferta de una ruta a otra no implica dejar de operar la primera. Si los beneficios de operar parcialmente ambas RUTAS resultan mayores a operar únicamente una de las RUTAS, los productores tendrán incentivos a reasignar sus recursos entre las dos RUTAS. De manera alternativa, los competidores pueden simplemente operar más intensivamente sus embarcaciones para aprovechar el incremento en precios sin que esto signifique desatender su demanda actual.[241]

Los análisis aquí descritos dejan en evidencia que la existencia de sustitución por el lado de la oferta. Por un lado, se tiene la presión que ejercen las mismas RUTAS entre sí dada la capacidad de los oferentes para trasladar su oferta de una ruta a otra y, por el otro, la presión proveniente de las embarcaciones con permisos de crucero turístico que se podrían incorporar a cualquiera de las rutas ante un incremento en precios relativos. Al igual que en el STMC, estas presiones limitan las decisiones de los agentes y vuelven a las rutas y a los servicios parte del mismo mercado relevante.

Las manifestaciones de BAJA FERRIES respecto a la afirmación consistente en que TMC presta el STMP son **inoperantes** por **gratuitas**, puesto que el caso mostrado por BAJA FERRIES no prueba que TMC brinde el STMP en TRANSBORDADOR de manera uniforme y general. Al respecto, TMC

---

[240] BAJA FERRIES cita: DP, p.123; folio 14909.

[241] BAJA FERRIES refiere: Véase la sección "*Capacidad para restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES*" de este documento.

manifestó que: "[...] *no otorga el servicio de pasajeros. solo el de carga, en esta van operadores y ayudantes*" y que "*no hay diferenciación en otras categorías como niños, adultos mayores, locales o turistas*"[242].

Asimismo, como fue referido en el DP, los TRANSBORDADORES de tipo "*Ro-Pax*" permiten prestar el STMC y el STMP, mientras que las embarcaciones de tipo "*Ro-Ro*" solo permiten prestar el STMC. Asimismo, se señaló que BAJA FERRIES es la única NAVIERA que ha operado entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós con embarcaciones de tipo "*Ro – Pax*" y que permite el ingreso de pasajeros sin vehículo a sus embarcaciones, por lo que ha sido el único prestador del STMP tanto en PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO como en PICHILINGUE – MAZATLÁN.

En este sentido, es **infundada** la manifestación de que TMC también presta el STMP, pues c en el EXPEDIENTE se encuentra acreditado[243] que BAJA FERRIES es la única empresa capaz de prestar el STMP puesto que cuenta con la capacidad instalada para ello, pues sus embarcaciones tienen las características denominadas en el DP como "*Ro-Pax*". Las manifestaciones respecto a que TMC transporta una cantidad considerable de pasajeros con la calidad de "*ayudante de operador*" es **infundada** puesto esa modalidad no es equiparable al STMP, sino que está vinculada con el traslado de carga rodada. Incluso esa modalidad se ofrece para "*evitar el pago de derechos*"; por lo que menos podría equipararse con el STMP. Asimismo, del acta de inspección realizada el dieciséis de febrero de dos mil veintitrés se desprende lo siguiente:

> "*En la sala de operadores se encuentran un aproximado de treinta asientos cubiertos en tela, similares a los que tienen los autobuses de pasajeros, y dos televisores al frente.*
>
> *El C.* [...] *se sienta en uno de ellos y se percata que el nivel que ofrecen para reclinarse es poco, en comparación con los autobuses de clase ejecutiva. En esta sala es donde se instalan los operadores de los vehículos de carga para pernoctar durante el tiempo de traslado en el transbordador* B . [...]
>
> B
>
> [...]
>
> B

De lo antes citado, es posible advertir que, respecto a la capacidad de TMC, que: i) la sala de operadores no cuenta con la capacidad para ofrecer viajes de pasajeros, más allá de los que puede ofrecer a los operadores; ii) deben adquirir un boleto para ingresar al TRANSBORDADOR, para poder

---

[242] Folio 1292, archivo "*MEMO punto 24 respuesta.pdf*".

[243] Del acta de inspección realizada por los servidores públicos de la AI y de las propias manifestaciones de TMC se desprende tal situación. Folios 12555 al 12611 y 14783.

Eliminado: 1 párrafo, 3 renglones y 1 palabra

documentar y tener un seguro; iii) se puede proporcionar un boleto para "*Ayudante de Operador*", puesto que no se venden boletos a pasajeros sin vehículo; iv) el personal de taquilla [redacted]. Además, la embarcación denominada [redacted], no cuenta con la capacidad para ofrecer el STMP en la RUTA, y permite afirmar que TMC no cuenta con la capacidad para ofrecer el STMP, tal y como lo refiere el DP.

Por su parte, el DP señala que el STMP se presta por BAJA FERRIES bajo diversas modalidades que incluyen [redacted], hasta la posibilidad de ocupar [redacted] para pernoctar, adicional a la comida completa que se ofrece. En este sentido, el DP presentó un cuadro con los diversos servicios que BAJA FERRIES ofrece para el STMP, al respecto, se señaló lo siguiente:

Categorías del STMP de BAJA FERRIES 2022[244]

[redacted]

[244] Folio 1330 del EXPEDIENTE. Información visible en el archivo electrónico denominado "*Anexo 22.xlsx*".

Eliminado: 1 tabla y 22 palabras

En la columna de descripción se desprenden diversos elementos y comodidades que contrastan con lo señalado en el acta de inspección realizada a la embarcación "[redacted B]" y deja constancia de que, en efecto, BAJA FERRIES cuenta con la capacidad para prestar el STMP; sin embargo, de conformidad con el acta de inspección citada, esto no ocurre con TMC, lo que deja de manifiesto lo **infundado** de su argumento.

Por lo anterior, pese a que es posible que un usuario a pie adquiera un boleto de ayudante de operador, aparentemente esto no es una situación recurrente y además resultaría una opción poco conveniente para infantes, adultos mayores o cualquier persona que quisiera obtener comodidad en su traslado, lo que contrasta con las manifestaciones de BAJA FERRIES cuando también señala que la RUTA tiene un objetivo primordialmente turístico. Por ello, es válida la conclusión del DP de que TMC no es competidor en el STMP. Por lo tanto, las pruebas referidas por BAJA FERRIES no hacen prueba plena de que TMC [redacted B].

3.5. Sobre el análisis del DP para resolver condiciones de competencia efectiva

3.5.1. Participaciones de mercado y grado de concentración en los MERCADOS RELEVANTES

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[245]

> **El DP establece que para resolver cuestiones de competencia efectiva es necesario analizar las participaciones de mercado y que lo anterior se debe realizar combinado con un análisis del nivel de concentración. Abundan indicando que existe "*una relación directa entre la capacidad para ejercer poder de mercado de un agente económico y su participación de mercado*" (DP. p. 127), así como entre el grado con el cual una industria ejerce poder de mercado hacia el consumidor y el nivel de concentración de esta.**
>
> **No obstante lo indicado en el DP, los tribunales en los Estados Unidos de América han reconocido que, si bien los porcentajes de mercado son indiscutiblemente importantes, no cuentan toda la historia "*la ley está orientada a la economía, no a las matemáticas*". Existen otros factores que eliminan la posibilidad de ejercer poder sustancial de mercado.**
>
> **En este caso, aun aceptando la equivocada teoría del DP que considera que solo existen dos agentes económicos en el mercado, subsiste el error en el sentido de que las rutas PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE - MAZATLÁN no son sustitutas, lo cual es claramente un error irreparable, pues se tratan ambas de un mercado más amplio y sujeto a una dinámica competitiva que no fue estudiada debidamente y que por lo tanto impide a ese H. Pleno llegar a conclusiones sobre la inexistencia de "competencia efectiva" en los mercados STMC y STMP.**
>
> **Para ser más claros, es evidente que existe una fuerte competencia entre BAJA FERRIES y TMC. Esa competencia puede verse en el STMC en el que en la ruta PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO, BAJA FERRIES tiene una participación mayor de mercado siendo que**

[245] Páginas 78 a 81 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 12 palabras

en la ruta PICHILINGUE - MAZATLÁN, TMC cuenta con una participación mayor (medida por toneladas conforme el DP).

Existe una férrea pelea por los clientes quienes pueden llegar a ejercer poder de negociación (p.e. A) e incluso los clientes en el sitio pueden tomar decisiones de uso de un transportista y RUTAS antes del embarque, al no existir costo alguno de cambio de proveedor del servicio y ser igualmente conveniente usar ambas RUTAS.

El que existan dos jugadores en un mercado tampoco es sinónimo de falta de competencia efectiva cuando los vendedores son independientes en sus decisiones. La doctrina acepta que, si bien en un mercado con pocos jugadores no se da una competencia perfecta, este tipo de mercados pueden sin embargo acercarse a un desenlace competitivo dependiendo de sus características.

Es claro que el DP omite el análisis de dichas características y asume que BAJA FERRIES y TMC tiene poder de mercado sólo por ser supuestamente los únicos que prestan el servicio de TRANSBORDADOR, pero no analizan que las empresas cuentan con diferentes costos, incentivos y metas de forma tal que no existe evidencia de un poder sustancial conjunto o interdependencia en las decisiones. De hecho, en el DP se omite identificar cómo se compite férreamente por los clientes tratando de explotar las ventajas estratégicas de cada jugador B .

De la evidencia que obra en el EXPEDIENTE se puede evidenciar que los costos, precios y calidad de las empresas son distintos. TMC tiene precios B y sus viajes son B , BAJA FERRIES ofrece B , los clientes tienen opciones que se diferencian en el mercado y escogen dependiendo de sus necesidades con quién, cómo y cuándo y desde qué ruta viajar.

De esta forma, ante la falta de análisis del dinamismo de este mercado, las supuestas altas participaciones de mercado no nos dicen mucho, no cuentan toda la historia, faltó mucho por indagar y documentar. Si la AI quería explicar la importancia de las participaciones de mercado debió explicar como éstas, en este mercado llegan a formar convicción de la existencia de falta de competencia efectiva. El que las participaciones sean -bajo su óptica- altas y supuestamente estables (en un periodo corto de tiempo dos mil dieciocho a dos mil veintidós) no revela nada.

La AI no responde preguntas básicas ¿Hay un agente con poder sustancial en el mercado? ¿Hay poder sustancial conjunto? ¿Existen efectos coordinados? ¿Hay un oligopolio Cournot o Bertrand o Stackelberg? El DP se limita a decir "*me parece que hay elevadas participaciones de mercado y de 2018 a 2022 son estables*".

Ahora bien, respecto del uso de índices de concentración, aun suponiendo sin conceder, que son "altos" como dice el DP, tampoco significan inmediatamente que exista (i) capacidad para fijar precio o restringir el abasto, ni (ii) la inexistencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES, como pretende el DP.

Eliminado: 1 renglón y 28 palabras

Ese silogismo que el DP pretende como automático, no tiene respaldo alguno en disposición jurídica o referente económico. Los índices de concentración son simplemente herramientas en el análisis económico, pero no un fin a determinarse en sí mismo y ciertamente no tienen el alcance que pretende el DP. Los índices de concentración no explican la dinámica competitiva al interior de cada mercado y tampoco indican a los entrantes potenciales, por ejemplo, mucho menos capacidad de fijar precios o restringir el abasto.

¿En qué disposición se fundamentaría la COFECE para indicar que es imposible que exista competencia efectiva en un mercado con índices IHH mayores a 2000-2500 (dos mil, dos mil quinientos) puntos? En ninguna pues no existe dicha disposición, todo es una invención del DP. Lo cierto es que los CRITERIOS TÉCNICOS, nunca refieren que un IHH entre los 2,000 y 2,500 (dos mil, dos mil quinientos) puntos sea necesariamente un indicador de falta de competencia efectiva en un mercado relevante.

Lo que se indica en el Acuerdo Sexto es que se considerará como una aproximación al análisis de los efectos de "*una concentración*" en el mercado relevante, que ésta tendría poca posibilidad de obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia o la competencia económica en dicho mercado relevante, cuando los cálculos mencionados arrojen esos resultados (2000-2500, dos mil, dos mil quinientos puntos). Es muy claro que esos niveles de concentración son sólo aplicables al análisis de una concentración entre dos agentes económicos, no al análisis de un mercado en el que no se presenta dicha transacción, es decir los CRITERIOS TÉCNICOS no aplican al análisis de un mercado para determinar si existe o no competencia efectiva.

Lo anterior, se afirma sin perjuicio de lo señalado en el Acuerdo Séptimo de los CRITERIOS TÉCNICOS, pues éste indica que el IHH "*podrá ser utilizado por la COFECE también en el análisis de mercados relacionados o de otros aspectos, como puede ser materia de condiciones de competencia*", pero se refiere sólo al índice IHH en general, no a los criterios contenidos en el Acuerdo Sexto referido arriba, pues este está claramente circunscrito al análisis de concentraciones, donde se analiza un IHH previo a la transacción y un IHH posterior a la transacción, lo que no sucede en los casos de determinación de falta de competencia efectiva.

Es correcto que no aplique el Acuerdo Sexto en un caso de competencia efectiva, pues un agente económico pudo haber crecido orgánicamente, por eficiencia suprema en un mercado, pudo haber enfrentado y vencido rivales y ahora tener participaciones más elevadas y seguir luchando en el mercado. El IHH no revela eso y mucho menos los criterios del Acuerdo Sexto (2000-2500 dos mil, dos mil quinientos puntos).

Respecto a los objetivos de los criterios, conviene recordar el último párrafo del Acuerdo Primero: "*la utilización del índice y las mediciones que resulten de su aplicación…servirán a la COFECE como auxiliares para realizar una primera aproximación a la estructura del mercado relevante. En ningún caso se utilizarán el índice y las estimaciones de sus valores numéricos como únicos elementos para analizar la estructura del mercado relevante*

***y las condiciones que de ella se deriven, y que pudieran propiciar efectos contrarios a la competencia y libre concurrencia*".**

EL DP usa las participaciones de mercado y el IHH prácticamente como los únicos elementos para concluir erróneamente que no existe competencia efectiva. Faltó mucho en la narrativa del DP para informar respecto de la dinámica de competencia en el mercado, como se apuntó más arriba.

Por otro lado, las participaciones de mercado e índices calculados son incorrectos en la medida en que los participantes de los MERCADOS RELEVANTES están incorrectamente determinados, tal como se ha señalado en los apartados relacionados con la definición de mercado relevante y, por lo mismo, no sirven de sustento para considerar la existencia de indicios que indiquen falta de competencia efectiva en el mercado que comprende transporte marítimo de carga entre el macizo continental de México y Baja California Sur.

No obstante, adelante se analizan las cifras y conclusiones del DP en temas de participación de mercado y concentración y se desvirtúan las conclusiones a las que se llega.

En principio, las manifestaciones respecto a que en los tribunales de los Estados Unidos de América reconocen que si bien los porcentajes de mercado no cuentan, por sí mismos, toda la "*Historia*", son **inoperantes** por **gratuitos**, pues BAJA FERRIES solo refiere de forma abstracta un criterio, sin especificar en dónde pueden ser consultados o en qué mercado y las características de éste, y se limita a señalar que existen otros factores que eliminan la posibilidad de ejercer poder sustancial de mercado. Asimismo, a esta COFECE no le es vinculante el criterio o los pronunciamientos de las autoridades de otros Estados. En este sentido, esta COFECE emite sus resoluciones conforme a lo establecido en la normativa de competencia económica nacional y contemplando las características de cada asunto.

El argumento respecto a que es equivocada la percepción de que las RUTAS no son sustitutas entre sí, pues se trata de un mercado más amplio y sujeto a una dinámica competitiva que no fue estudiada debidamente se considera **inoperante** por **gratuito**, pues refiere únicamente una serie de condiciones y supuestos que no acredita con argumentos o pruebas suficientes, y se limita a referir que el DP tiene diversas carencias en su análisis.

El DP refiere que en los MERCADOS RELEVANTES existen dos competidores que concentran la totalidad de las participaciones de mercado, señalando que en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, para el dos mil veintitrés, BAJA FERRIES concentraría el [redacted] puntos porcentuales de la participación de mercado, mientras que TMC detentaría el [redacted] puntos porcentuales de participación de mercado. Por su parte, en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN, el DP señaló una mayor participación de mercado por parte de TMC y que, en promedio, la participación de mercado de TMC es de [redacted] puntos porcentuales superior a la de BAJA FERRIES.

Por lo tanto, el DP no fue omiso en analizar la competencia existente entre BAJA FERRIES y TMC, y es precisamente entre estos dos agentes económicos en los que se concentra el 100% (cien por

Eliminado: 14 palabras

ciento) de la participación de los MERCADOS RELEVANTES, entendiéndose como tales los referidos en el DP como el MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – MAZATLÁN, MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y/o MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN.

Si bien BAJA FERRIES refiere diversos servicios que a su consideración debieron ser tomados en consideración como sustitutos, o que incluso debió considerarse la competencia entre estos, lo cierto es que no logra desvirtuar los señalamientos del DP, en cuanto a que los MERCADOS RELEVANTES son aquellos que tienen por objeto el STMP y el STMC y que ambos se han prestado en TRANSBORDADORES, y como ha quedado señalado a lo largo de esta resolución, otros medios de transporte no son sustitutos a estos. Por lo que el pronunciamiento de esta resolución dependerá únicamente de los elementos referidos en esos MERCADOS RELEVANTES.

Es **infundado** lo argumentado por BAJA FERRIES cuando refiere que el DP es omiso en analizar ciertas características como costos, incentivos y metas, y asume erróneamente que, por ser los únicos prestadores de servicios, no existen condiciones de competencia efectiva. Sin embargo, en el apartado "*6.1 Participaciones de mercado y capacidad de fijar precios o restringir el abasto: artículo 59, fracción I, de la LFCE*" del DP se analizó la participación de mercado de BAJA FERRIES y TMC considerando la capacidad instalada en ambas RUTAS, para cada uno de los agentes económicos. Es decir, no se limitó a analizar o citar una manifestación contenida en el EXPEDIENTE, sino que se realizó un análisis de acuerdo con la capacidad instalada de las embarcaciones, toda vez que dicha métrica permitía identificar la presión competitiva que podrían ejercer las NAVIERAS, la cual está limitada por la capacidad instalada de sus embarcaciones para reaccionar a incrementos en precios.

De este modo, y contrario a lo señalado por BAJA FERRIES, la participación de mercado de las NAVIERAS no se consideró lisa y llanamente de acuerdo con alguna manifestación aislada, sino que se realizó un análisis de la capacidad de las embarcaciones de las NAVIERAS, de dos mil dieciocho a dos mil veintidós, para cada uno de los MERCADOS RELEVANTES.

BAJA FERRIES hace una crítica al DP manifestando que no se analizaron los "*diferentes costos, incentivos y metas*" de cada una de las NAVIERAS; sin embargo, el propio BAJA FERRIES es omiso en ofrecer un análisis al respecto, y se limita a enumerar las supuestas carencias del DP, siendo que en el DP sí se analizó información para determinar la dinámica del mercado y de los participantes en éste. Al respecto, en el apartado "*4.3 Características de los servicios del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA*" del DP, se analizaron los costos en los que incurren las NAVIERAS para prestar el STMC y el STMP; de igual forma, en el apartado "*6.1.1 Participaciones de mercado y grado de concentración en los MERCADOS RELEVANTES*" del DP, se analizaron las participaciones de mercado considerando los ingresos y la presión competitiva que cada participante en el mercado ejerció efectivamente.

Ahora bien, el DP señaló con claridad los precios y los tiempos en los cuales se ofrece el STMP y el STMC en las RUTAS. En este sentido, en el apartado "*4.3.3.1 Categorías de los servicios*" "*4.3.3.2 Regularidad y frecuencia*" y "*5.1.1.1 Sustitución por el lado de la demanda*" del DP se analizaron las categorías de los servicios prestados, los precios y los tiempos en la prestación del servicio en cada

una de las RUTAS. Respecto a los precios, se refirió el promedio de precios por categoría, del dos mil dieciocho al dos mil veintidós, tratándose del STMC:

Diferencias tarifarias del STMC ofrecido en las RUTAS por categoría, junio 2018 – diciembre 2022

B

En este sentido, en promedio, los precios de las tarifas de la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN son un B más caros respecto a las tarifas de la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, constituyendo un umbral muy superior al estándar de 10% (diez por ciento) que utiliza en la práctica el test del pequeño pero significativo incremento no transitorio en precios ("SSNIP" por sus siglas en inglés) para determinar la pertenencia a un mismo mercado relevante.

Respecto a la frecuencia y tiempos de la prestación del servicio, el DP señaló que para BAJA FERRIES, tanto el STMP como el STMC, en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, tiene una duración de 8 (ocho) horas de travesía, mientras que la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN, de 12 (doce) horas. La primera tiene una frecuencia de 6 (seis) días a la semana y, la segunda, de 3 (tres) días. Por su parte, se señaló que TMC ha ofrecido el STMC en las rutas PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE – MAZATLÁN. En la primera ofrece una frecuencia de 6 (seis) días a la semana con una duración de 9 (horas) de travesía y, en la segunda, la frecuencia es de 3 (tres) días a la semana con una travesía de 16 (horas).

Como se puede observar, el DP analizó las características que refiere BAJA FERRIES, y tras el análisis integral de las fracciones del artículo 59 de la LFCE: i) la estructura y participaciones de mercado; ii) la capacidad de los agentes de fijar precios o restringir el abasto; iii) las barreras a la entrada; iv) existencia y poder de sus competidores; y v) acceso a fuentes de insumos, este Pleno concluye una falta de competencia efectiva.

BAJA FERRIES señaló que "*los clientes tienen opciones que se diferencian en el mercado y escogen dependiendo de sus necesidades con quién, cómo y cuándo y desde qué ruta viajar*", sin embargo, dicha premisa es **infundada**. Como se ha referido en esta resolución y en el DP, no existe la posibilidad de que los usuarios del STMC acudan de manera indistinta a la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN o a la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, particularmente porque el tiempo de traslado total de los usuarios localizados en el *hinterland* de uno de los puertos se incrementa en caso de elegir trasladarse al otro puerto para demandar el STMC, situación que, entre otras cuestiones, fue confirmada por diversos usuarios del STMC. Lo anterior se desprende de la evidencia analizada en el apartado "*Alcance y Valor probatorio*" de la presente resolución, consistente en requerimientos de información a diversos USUARIOS COMERCIALES y de información respecto a USUARIOS

Eliminado: 1 tabla y 8 palabras

PARTICULARES, en la que se señaló que, al menos, diversos USUARIOS COMERCIALES reconocieron la nula posibilidad de acudir a uno o a otro puerto, tales como [redacted] y [redacted] y que la proporción de USUARIOS PARTICULARES que demandaron el STMC más de una vez lo hicieron únicamente en una RUTA.

Finalmente, de las conclusiones del DP se puede apreciar que la AI señaló, entre otras cosas, que:

a) En el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO, se observa la existencia de solamente dos competidores y una alta concentración, desde dos mil dieciocho.

b) En el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-MAZATLÁN, se identifica la existencia de solamente dos competidores y una elevada concentración, desde dos mil dieciocho.

c) En los MERCADOS RELEVANTES existen barreras a la entrada (normativas y económicas) que impiden acceso de nuevos agentes económicos de los ya existentes.

Lo que pone de manifiesto lo **infundado** de los argumentos BAJA FERRIES cuando señala que la AI no explicó cómo las participaciones de mercado crean convicción de la existencia de falta de competencia efectiva, pues como se puede advertir de la lectura del DP en el apartado "*6.1.1 Participaciones de mercado y grado de concentración en los MERCADOS RELEVANTES*", se desprende que la AI tomó en consideración diversos factores tales como la participación del mercado, grado de concentración, la capacidad de fijar precios y la capacidad para restringir el abasto, así como barreras normativas y económicas (p.e. las condiciones de oferta y demanda, así como la infraestructura y capacidad instalada), que se detallan más adelante en esta Resolución, para concluir que en los MERCADOS RELEVANTES se observó la existencia de solamente dos competidores y una alta concentración, desde dos mil dieciocho, y ausencia de condiciones de competencia económica.

Por lo tanto, la conclusión del DP se basó en un cúmulo de elementos y factores, entre ellos, la existencia de barreras a la entrada[246] y la capacidad de los dos participantes del mercado de fijar el precio, tal como se detalla más adelante en la presente Resolución. Así, del análisis de todos esos elementos, en su conjunto, se concluyó que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES.

Igualmente es **infundado** lo manifestado por BAJA FERRIES cuando señala que la AI solamente usó índices de concentración "altos" para concluir que tenían una capacidad para fijar precio o restringir el abasto, y la inexistencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES.

Se señala que, conforme al artículo 59 de la LFCE, para determinar la existencia de condiciones de competencia efectiva, se requiere analizar los mismos elementos que para determinar si uno o varios AGENTES ECONÓMICOS tienen poder sustancial; sin embargo, para declarar la inexistencia de condiciones de competencia efectiva en términos del artículo 96 de la LFCE no es necesario

---

[246] Se hace referencia a la sección "*6.2 Existencia de barreras a la entrada: artículo 59, fracción II, de la LFCE*", páginas 155 a 173 del SP.

Eliminado: 3 palabras

que la COFECE acredite que existe poder sustancial en el mercado o mercados relevantes analizados. Para evitar repeticiones innecesarias, se remite a la sección "***3.1 INDEBIDA FUNDAMENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN***" de esta Resolución. Al respecto, el artículo 59 señala lo siguiente:

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

Como se puede advertir, dicho artículo refiere diversos elementos para determinar que los agentes económicos tienen poder sustancial, o también, como se desprende de la redacción de dicho artículo, para resolver sobre condiciones de competencia efectiva, sin que se advierta que se deba acreditar el poder sustancial de un agente económico para determinar la falta de condiciones de competencia económica en un mercado determinado. Esto es así, dado que la falta de condiciones de competencia efectiva puede ocurrir por cuestiones estructurales del mercado, conductas o políticas de negocio de aquellos que participan en el mercado; así la ponderación de dichos elementos en conjunto es lo que permite a esta COFECE identificar fallas en el mercado que afecten la competencia y la libre concurrencia.

3.5.1.1. STMC

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[247]

> **En este mercado el DP asume la existencia de dos rutas independientes y que no son sustitutas, lo cual es erróneo y lleva a cabo una medición de participaciones de mercado usando toneladas de carga rodada, capacidad instalada y capacidad operativa.**
>
> **Concluye que en la ruta STMC PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO y en la ruta STMC PICHILINGUE - MAZATLÁN participaron únicamente las Navieras BAJA FERRIES y TMC, las cuales presentaron supuestamente participaciones de mercado elevadas y estáticas entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós.**
>
> **Claramente BAJA FERRIES no admite que solo sean dos agentes económicos los que participen en el mercado, para evitar repeticiones inútiles se remite a los apartados que desvirtúan la ausencia de sustitución en los mercados y las áreas geográficas definidas.**
>
> **No obstante, aun siguiendo la equivocada teoría del DP es posible demostrar las carencias y equívocos existentes en su apreciación de las participaciones de mercado que utiliza, así como sus conclusiones sin sustento derivadas del uso del IHH.**
>
> **a) STMC PICHILINGUE -TOPOLOBAMPO**
>
> **Respecto de la ruta STMC PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO, la participación promedio de BAJA FERRIES durante ese periodo fue de 71.9% (setenta y uno punto nueve por**

[247] Páginas 81 a 84 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

ciento), mientras que la participación promedio de TMC fue de 28.1 % (veintiocho punto uno por ciento) (por toneladas de carga rodada). Los niveles del IHH superan los cinco mil puntos. El Dictamen Preliminar señala que el IHH se ubica por encima de los dos mil puntos, lo cual equivocadamente interpreta como indicativo de un elevado grado de concentración.

La Al advierte que las participaciones de mercado en esta ruta se mantuvieron altamente estables a lo largo de los años de dos mil dieciocho a dos mil veintidós, pero no señala cómo deberían haberse movido las participaciones de mercado, ni la dirección ni la magnitud, para separar escenarios de estabilidad de escenarios de inestabilidad. Tampoco señala alguna teoría económica que relacione la ausencia de condiciones de competencia efectiva con una supuesta estabilidad en las participaciones.

Sin embargo, con una inspección más detallada de las participaciones, la Al se habría dado cuenta de que los cambios en las participaciones de mercado fueron importantes. Considérese la participación de TMC en dos mil dieciocho y dos mil diecinueve, que fueron de [B] **El cambio en la participación de TMC entre dos mil dieciocho y dos mil diecinueve fue una ganancia ciertamente importante de** [B] **puntos porcentuales de participación. Suponiendo que las toneladas totales transportadas en esa ruta se mantuvieron constantes entre dos mil dieciocho y dos mil diecinueve, la ganancia de seis puntos porcentuales en participación significa que TMC incrementó de un año para otro** [B] **las toneladas transportadas. Sería muy difícil argumentar que cambios de esta magnitud reflejan falta de competencia.**

Aún más, TMC volvió a incrementar su participación en el año dos mil veinte, pero retrocedió [B] **porcentuales de participación en el dos mil veintiuno, mismos que recuperó con creces en el dos mil veintidós. Para TMC los cambios en participaciones de mercado en estos dos últimos años significaron alrededor de** [B] **de disminución e incremento de la carga transportada en esa ruta, lo cual es una cifra significativa. Es difícil argumentar que no hay competencia cuando un jugador gana y pierde una parte importante de su carga año con año. La supuesta falta de competencia que la Al intenta demostrar con una supuesta estabilidad de participaciones de mercado, no existe.**

En ese mismo mercado no es posible ver los porcentajes de participación de mercado por capacidad instalada (p. 130 y 131 del DP), dado que están testados, pero se indica que BAJA FERRIES supera en [B] **porcentuales la participación de TMC, con un IHH de 5,181.4 (cinco mil ciento ochenta y uno) puntos (mismo que es imposible de verificar por estar testadas las participaciones). Aún más el DP indica que si se considera la entrada del barco** [**] **a esta ruta, la participación de mercado de BAJA FERRIES se incrementaría** [**] **).**

Eliminado: 1 renglón y 32 palabras

Tenga en cuenta ese H. Pleno como el DP en su afán de presentar negativamente la dinámica en este mercado busca presentar un incremento de capacidad, es decir un incremento de abasto, como algo negativo. Más espacio es más abasto para los clientes, mayor eficiencia y más competencia, no menos. Es increíble que una autoridad de competencia critique mayor capacidad de abasto como algo negativo. ¿Qué mejor prueba de competencia efectiva que un agente económico apueste por invertir e incorporar más espacio a favor de sus clientes?

Usando la capacidad instalada, sin que sea posible visualizar la información por estar testada, el DP indica que las participaciones de mercado son [redacted] **BAJA FERRIES y** [redacted] **TMC, con un IHH que supera 6,000 (seis mil) puntos.**

b) STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN

En la ruta STMC PICHILINGUE - MAZATLÁN, entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós, las participaciones de mercado de BAJA FERRIES y TMC, según el DP, fueron, en promedio, de 40.9% (cuarenta y nueve punto nueve por ciento) y de 59.1 % (cincuenta y nueve punto uno por ciento), respectivamente (por toneladas de carga rodada). En ese mismo periodo, el IHH presentó valores superiores a 5,000 (cinco mil) puntos, por lo que equivocadamente se usa ese índice para concluir que la ruta STMC PICHILINGUE - MAZATLÁN es un mercado altamente concentrado.

Al igual que en la ruta Topolobampo - Pichilingue, en esta ruta también se observa una dinámica de competencia evidente. BAJA FERRIES incrementa su participación de mercado en más de [redacted] **puntos porcentuales entre dos mil dieciocho y dos mil veinte para luego perder** [redacted] **puntos porcentuales de participación entre dos mil veinte y dos mil veintidós. Esta dinámica es simple y sencillamente sinónimo de competencia efectiva.**

Traducido en toneladas y suponiendo que la carga transportada fue la misma todo el periodo, esto implica que BAJA FERRIES incrementó la carga transportada [redacted] **entre dos mil dieciocho y dos mil veinte) a costa de TMC, y posteriormente perdió** [redacted] **de la carga ante TMC. Es una dinámica de competencia no de falta de condiciones de competencia.**

Usando la capacidad instalada, el DP encuentra que la participación de TMC superó la de BAJA FERRIES, en el año dos mil veintidós por [redacted] **). Mide el IHH en 5,043 (cinco mil cuarenta y tres) puntos. De tomar en cuenta la entrada del** [redacted] **en esta ruta, determina que la participación de BAJA FERRIES se incrementaría en** [redacted] **.**

Usando la capacidad operativa, sin que sea posible ver los datos usados por estar testados, el DP concluye que BAJA FERRIES tiene una participación en promedio de [redacted] **y TMC de** [redacted] **de dos mil dieciocho a dos mil veintidós, nótese que el DP indica que "*en cuatro***

Eliminado: 1 renglón y 55 palabras

años, la participación de mercado de BAJA FERRIES superó la de TMC", pero que, en años restantes, la participación de TMC superó la de BAJA FERRIES (p. 211 del DP)

¿Qué mejor muestra de competencia efectiva? Sin mostrarnos cifras, pero afirmando que existe una dinámica de competencia relevante, el DP indica como BAJA FERRIES y TMC compiten férreamente y como BAJA FERRIES puede tener una participación superior en unos años y TMC en otros.

TMC se defiende ante una agresiva competencia por parte de BAJA FERRIES quién está B, está mejorando su oferta, está ofreciendo opciones a clientes, está peleando por el mercado ¿eso no es competencia efectiva?

a) "Distribución de mercado al considerar las dos RUTAS en su conjunto" (DP p. 212)

En una contradicción digna de ser resaltada, el DP contiene en el Anexo 8.6 un supuesto análisis de "*porcentajes de mercado*" en su conjunto para el STMC calculando dichos porcentajes por toneladas de carga rodada transportada, capacidad operativa y capacidad instalada para ambas rutas.

Veamos los resultados:

-Por toneladas de carga rodada:

B

El DP califica las participaciones de estables, pero no lo son pues vemos que BAJA FERRIES reduce su participación de mercado de B en dos mil dieciocho a B en dos mil veintidós, siendo que TMC aumenta su participación de B a B, es decir es claro que existe un dinamismo, hay una lucha por el mercado, hay competencia efectiva.

Tómese en cuenta que estos cambios en el mercado se dan a pesar de que BAJA FERRIES ha sido agresivo y B, ha acomodado su oferta y busca ganar más mercado, pero TMC resiste y aumenta su participación.

- Por capacidad operativa

El DP nuevamente no nos permite ver los porcentajes, sólo indica que en promedio la participación de BAJA FERRIES es de B y de TMC B

Eliminado: 1 tabla, 1 renglón y 45 palabras

- Por capacidad instalada

El DP impide ver las cifras que considera, pero lo que es visible es que la participación de BAJA FERRIES apenas superó la de TMC por [redacted] **en el año dos mil veintidós.**

¿Qué podemos derivar de estas cifras?

- BAJA FERRIES y TMC [redacted]**,**

- BAJA FERRIES [redacted]**,**

- A pesar de la agresividad de BAJA FERRIES, ésta ha perdido puntos de participación en el mercado ante un TMC que se defiende y resiste. TMC gana participación de mercado de dos mil dieciocho a dos mil veintidós (por toneladas).

Lo que podrá observar el Pleno es competencia efectiva en el mercado. El DP quiere presentar datos que para un observador que se quede en la superficie parecerían abrumadores, pero la realidad es que, si se observan los datos en conjunto, vemos competencia efectiva, cambios en los mercados, agresividad en la estrategia, resistencia a esta estrategia, dinamismo. Este dinamismo se puede perder si el Estado interviene fijando precios que impidan que el mercado funcione.

Igual de importante es tomar en cuenta la contradicción en la que termina incurriendo el DP. Por un lado, parece sugerir que TMC es dominante en la ruta PICHILINGUE-MAZATLÁN y BAJA FERRIES en la ruta PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO, pero termina indicando, sin teoría económica que sustente su dicho, que en el STMC ambas empresas fijan los precios.

Esto se analizará más adelante, pero se apunta que el DP no explica cómo, cuando, de qué forma y debido a que incentivos se fijan dichos precios de forma conjunta, los datos de participaciones de mercado y los índices IHH analizados arriba no pueden ser su sustento, no cuentan toda la historia, de hecho no hay simetría en las participaciones de mercado, no hay costos similares, hay estrategias diferenciadas, no hay condiciones para el ejercicio de poder sustancial conjunto que estén documentadas.

BAJA FERRIES señala que para el STMC, el DP asume erróneamente, la existencia de dos rutas independientes y no sustitutas; sin embargo, como se refirió en apartados anteriores de esta resolución, el análisis realizado por la AI en el DP demostró que las RUTAS sí son independientes entre sí, considerando diversos factores como el *hinterland* y los tiempos que resultarían entre un puerto y otro, aunado a los costos en que incurrirían los USUARIOS COMERCIALES por decantarse de uno a otro puerto, por lo que sus manifestaciones son **infundadas**.

Respecto al STMC de las RUTAS, BAJA FERRIES refiere que el DP consideró un IHH que se ubica por encima de los 2,000 (dos mil) puntos, y que las participaciones de mercado se mantuvieron altamente estables durante dos mil dieciocho a dos mil veintidós; sin embargo, a decir de BAJA FERRIES, la AI no señaló cómo deberían haberse movido las participaciones de mercado, ni la dirección ni la magnitud, para separar escenarios de estabilidad de escenarios de inestabilidad.

Eliminado: 22 palabras

También señala que la AI no refirió teoría económica que relacione la ausencia de condiciones de competencia efectiva con una supuesta estabilidad en las participaciones.

Al respecto, se señala que la AI no se encuentra obligada a determinar en el DP supuestos hipotéticos que señalen cómo debieron moverse las participaciones de mercado ni la dirección o magnitud para determinar la estabilidad o inestabilidad de estas. De esta manera, basta con que el análisis que realice se encuentre sustentado en teoría económica y evidencia que acredite los supuestos establecidos en la normativa de competencia para determinar que, preliminarmente, existen condiciones de competencia efectiva, lo que en la especie ocurrió, por lo que sus manifestaciones son **inoperantes** por **gratuitas**.

En el apartado "*6.1 Participaciones de mercado y capacidad de fijar precios o restringir el abasto: artículo 59, fracción I, de la LFCE*" del DP, están las estimaciones de las participaciones de los agentes económicos que tienen parte en los mercados relevantes. Las estimaciones se realizaron con base en la primera fracción del artículo 59 de la LFCE que señala que se debe considerar la participación de los agentes económicos en el mercado. Para determinar la participación de mercado, la COFECE podrá tener en cuenta los indicadores que considere pertinentes.

El DP no pretende explicar la dinámica competitiva del mercado relevante únicamente con los datos de las participaciones de mercado y los índices de concentración (IHH). En el DP se consideran todos los elementos señalados en las fracciones del artículo 59 de la LFCE para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES, por lo que se reitera que el DP no concluyó sobre las condiciones de competencia únicamente basado en los indicadores de participaciones y concentración.

En contraste, BAJA FERRIES no presentó evidencia acerca del poder de negociación que tienen sus clientes y sólo señala que A tiene dicho poder. Este Pleno analizó qué porcentaje de los ingresos de BAJA FERRIES corresponden al servicio ofrecido a A y resultó que, en dos mil veintidós, A ** de los ingresos totales de BAJA FERRIES, lo cual es consistente con el ** entre ambas empresas (antes del periodo investigado).[248]

Como se desprende del contenido del DP, se analizó diversa información obtenida de diversos requerimientos de información y solicitudes a autoridades públicas analizadas en el apartado de "*Alcance y Valor probatorio*" de la presente resolución, que acreditan las conclusiones del DP consistentes en que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES, constituidos por el STMC y el STMP, en cada una las rutas PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO Y PICHILINGUE – MAZATLÁN.

BAJA FERRIES refiere que las participaciones de mercado en el STMC en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO reflejan un incremento por parte de TMC, lo que, a su consideración, es un indicador de que la falta de condiciones de competencia, señalada por la AI, es inexistente. Dicha manifestación es **inoperante** por partir de **una premisa incorrecta**, puesto que, conforme lo

[248] Folio 12491.

Eliminado: 21 palabras

señalado en el DP, y que se reitera por este Pleno, la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES se da por un cúmulo de factores, entre ellos, las altas participaciones de mercado, la capacidad de fijar precios y restringir el abasto por parte de las dos NAVIERAS (tanto de TMC como de BAJA FERRIES.

Al respecto, BAJA FERRIES refiere un cambio en las participaciones de mercado de cuatro puntos porcentuales en cinco años, sin explicar cómo ese porcentaje indicaría que hay una competencia fuerte entre TMC y BAJA FERRIES, lo que en todo caso haría que su argumento fuera **inoperante** por **gratuito**.

De acuerdo con BAJA FERRIES, en el DP se insinúa que el incremento de su capacidad para el dos mil veintitrés, ante la entrada de una nueva embarcación, es algo negativo. Dicha manifestación es **inoperante** por **no combatir las afirmaciones del DP**. En el DP se analizan las participaciones de mercado de las NAVIERAS ante la posible entrada de la embarcación [redacted] al STMC, [redacted], considerando la capacidad instalada.[249] De dicho análisis se concluye que no existen condiciones de competencia efectiva, pues la embarcación entrante es propiedad de una de las NAVIERAS y no de algún nuevo competidor, por lo que no se identifica un cambio en las participaciones de mercado, de modo que las dos NAVIERAS detentan el 100% (cien por ciento) de la participación en la RUTAS. Por ende, lo manifestado por BAJA FERRIES en cuanto a que la entrada de una nueva embarcación presupone más competencia es **inoperante** por partir de una **premisa incorrecta**.

Respecto al STMC en PICHILINGUE – MAZATLÁN, BAJA FERRIES realiza diversas manifestaciones para resaltar que las participaciones de mercado durante dos mil dieciocho a dos mil veintidós hacen suponer la existencia de condiciones de competencia efectiva; sin embargo, el que una de las dos NAVIERAS manifiesten que existen condiciones de competencia efectiva en el sector porque junto con su competidora se discutendiscuten, más o menos, elcien por ciento de participación de mercado, dichas manifestaciones **no combate las conclusiones del DP**, lo cual las hace **inoperantes**, ya que es justamente por el hecho de que dos NAVIERAS detentan el 100% (cien por ciento) de la participación de mercado, que el análisis del DP consistió en determinar si existen condiciones de competencia efectiva.

Respecto a las manifestaciones BAJA FERRIES correspondientes al Anexo 8.6 del DP titulado "*Distribución de mercado al considerar los Mercados Relevantes STMC en conjunto*", el mismo señala que los datos ahí contenidos en todo caso refieren un dinamismo en el mercado, pues considera que las participaciones de mercado han ido cambiando de dos mil dieciocho a dos mil veintidós. Por lo tanto, se trata de manifestaciones **inoperantes** por partir de una **premisa incorrecta**, pues en el DP se analizaron las participaciones de mercado de conformidad con las toneladas de carga rodada, por capacidad operativa y por capacidad instalada, para después determinar el IHH, que en todos los casos fue superior a 5,000 (cinco mil) puntos.

De esta forma, el DP señaló que, respecto de la participación de mercado por toneladas de carga en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, la participación correspondiente a BAJA FERRIES ha sido superior a la de TMC en todos los años entre dos mil dieciocho y dos mil veintidós. Dicha

[249] Página 350 del DP.

Eliminado: 13 palabras

participación promedió [redacted] mientras que la participación de mercado de TMC promedió [redacted].

Respecto a la capacidad operativa, el DP estableció que la participación de BAJA FERRIES ha sido mayor que la de TMC en todo el periodo comprendido entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós, pues la participación de BAJA FERRIES promedió [redacted] mientras que la de TMC promedió [redacted].

Finalmente, respecto a la capacidad instalada, para dos mil veintidós, colocó a BAJA FERRIES con una participación de mercado de [redacted] mientras que la de TMC promedió el [redacted].

Considerando las participaciones de mercado mencionadas, se deriva un IHH superior a 5,000 (cinco mil) puntos, lo que indica que los MERCADOS RELEVANTES del STMC se encuentran altamente concentrados. En este sentido, es **infundado** lo manifestado por BAJA FERRIES, pues dichos datos no reflejan síntomas de "*competencia efectiva, cambios en los mercados, agresividad en las estrategias, resistencia a esta esta estrategia, dinamismo*", puesto que en todos los casos se trata de las mismas NAVIERAS quienes pierden o recuperan porciones de aproximadamente [redacted] de mercado, es decir, no existen variaciones notables en las participaciones de mercado de las NAVIERAS dada la ausencia de condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES.

3.5.1.2. STMP

En su escrito, BAJA FERRIES manifiesta:[250]

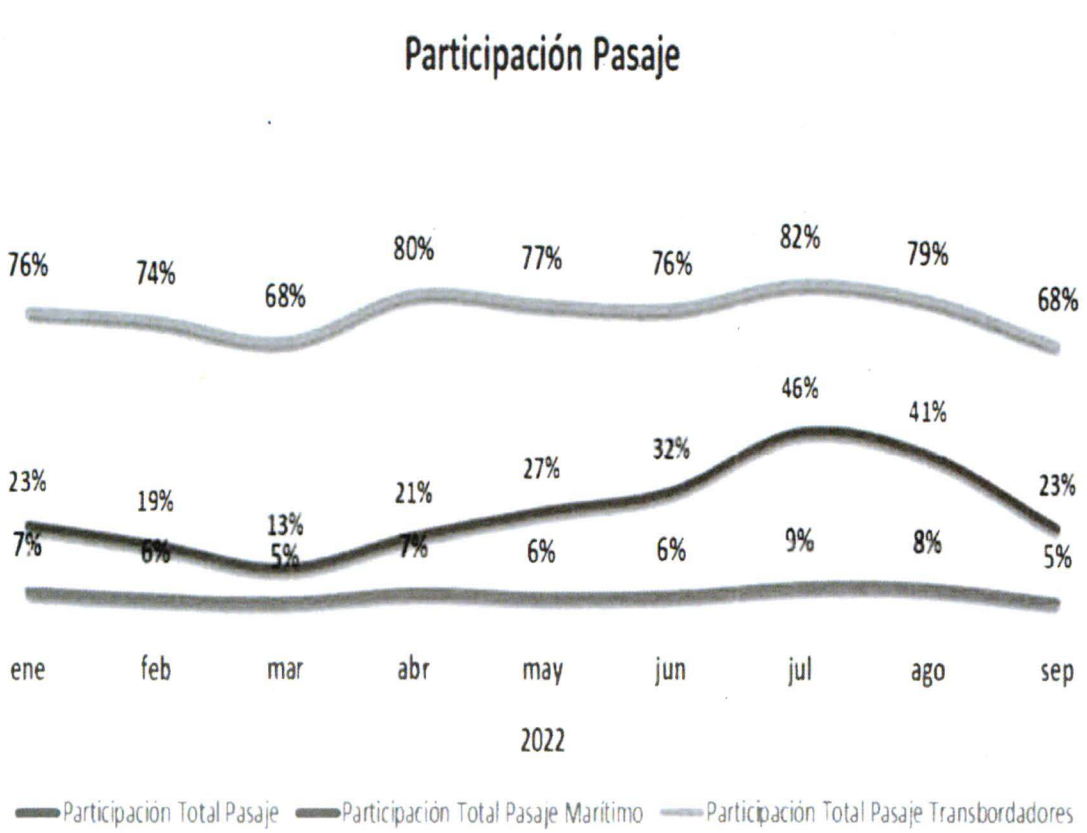
> **El DP equivocadamente indica que en el periodo dos mil dieciocho a dos mil veintidós el STMP sólo ha sido prestado por BAJA FERRIES, tanto en la ruta STMP PICHILINGUE -TOPOLOBAMPO como en la ruta STMP PICHILINGUE - MAZATLÁN (MERCADOS RELEVANTES STMP). Por lo tanto, la participación de mercado de BAJA FERRIES fue de 100% (cien por ciento) entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós.**

Al respecto se indica que esto es falso. En primer lugar, como ha quedado demostrado en el EXPEDIENTE el servicio prestado por BAJA FERRIES compite con otros TRANSBORDADORES es, transporte turístico y con el transporte aéreo.

Las participaciones de mercado entre enero - septiembre dos mil veintidós, fueron presentadas a la AI y se calcularon tomando en cuenta la información de la APIBCS y la base de datos Datatur y se presentan abajo:

[250] Páginas 85 a 87 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 47 palabras



B

En el movimiento de pasaje BAJA FERRIES cuenta con un B **de participación. En pasaje marítimo su participación es del** B

Eliminado: 1 gráfica y 8 palabras

y si sólo se tomara en cuenta la participación en TRANSBORDADORES, la participación en septiembre de dos mil veintidós sería del [redacted] B

Se reitera a ese Pleno que es falso que TMC no participe en el STMP, lo hace y transporta una cantidad relevante de pasajeros y vende un número desconocido de pasajes no ligados a un vehículo, aunque para evitar el pago de derechos, sus ventas las realice como "*ayudante de operador*", pero como se demuestra con los boletos adquiridos y la evidencia presentada en este escrito, TMC claramente comercializa dichos servicios y la AI fue omisa en documentarlo y cuantificarlo.

De hecho, como ya se mencionó antes, en la propia inspección realizada por funcionario de la COFECE, Sr. Juan Francisco Valerio Méndez, queda constancia efectivamente de la adquisición de un boleto de STMP a TMC y que el propio Sr. Valerio adquirió como "*ayudante de operador*" sin llevar vehículo alguno.

Ahora bien, ese Pleno podría indicar que aun así una participación del [redacted] B [redacted] **en un mercado es alta, pero nuevamente se estaría cometiendo el error de no contemplar la dinámica del mercado, y de no considerar la clara competencia existente con el transporte aéreo y la de cruceros turísticos que fue descartada sin fundamento. Respecto al transporte aéreo, éste es claramente sustituto por precio, funcionalidad y disponibilidad para el cliente, por lo que, aun descartando otros medios de transporte marítimo, las participaciones de mercado de BAJA FERRIES serían muy bajas.**

Para que una alta participación de mercado pueda ser tomada en cuenta como indicio de falta de competencia económica, el mercado debe estar bien definido y en este caso es evidente que no lo está, se descarta indebidamente la participación de TMC en el STMP y además no se analiza el poder disciplinario de los precios que ejercen las líneas aéreas y la potencial competencia de cruceros turísticos.

De esta forma queda evidenciado que el cálculo de participaciones de mercado del 100% (cien por ciento) de participación de BAJA FERRIES es simplemente equivocado y no puede ser tomado en cuenta por ese H. Pleno como motivación para sustentar la supuesta falta de competencia efectiva en este EXPEDIENTE.

Respecto a sus manifestaciones consistentes en que TMC presta el STMP y que la AI fue omisa en documentar dicha situación, se remite a BAJA FERRIES a lo señalado en el apartado de "*3.4.6.2. Embarcaciones que cuentan con el PERMISO y que actualmente ofrecen únicamente el STMC*" de la presente resolución, donde se concluyó que TMC no presta el STMP puesto que: i) en el EXPEDIENTE se encuentra acreditado que BAJA FERRIES es la única empresa capaz de prestar el STMP puesto que cuenta con la capacidad instalada necesaria para ello, pues sus embarcaciones tienen las características denominadas en el DP como "*Ro-Pax*"; y ii) del acta de inspección realizada el dieciséis de febrero de dos mil veintitrés se desprende que la capacidad de TMC no permite ofrecer el STMP en la RUTA, y permite afirmar que TMC no cuenta con la capacidad para ofrecer el STMP.

Eliminado: 6 palabras

BAJA FERRIES insiste en un incorrecto análisis de la dinámica del mercado, al omitir considerar la clara competencia existente en el transporte aéreo y la de cruceros turísticos. Dichas manifestaciones son **infundadas**, puesto que, para el caso del transporte aéreo de pasajeros, la demanda que recurre al avión para llegar a BCS desde las LAS CIUDADES ORIGEN STMP DEL HINTERLAND del Puerto de Topolobampo y las CIUDADES ORIGEN STMC del HINTERLAND de MAZATLÁN es mayor que la que tiene el TRANSBORDADOR. Sin embargo, cada demanda responde a determinantes particulares, como lo son las tarifas, comodidad, horarios disponibles, volumen de equipaje permitido, entre otros, lo cual hará que los consumidores no vean como sustituto el otro medio de transporte. El análisis de tarifas del DP es el reflejo de ello: los usuarios del avión son una demanda con mayor disposición a pagar y, por ello, están en otro mercado que los que usan el TRANSBORDADOR. En el caso de los cruceros turísticos, las empresas tienen un modelo de negocio específico para prestar ese servicio e instalaciones que se adaptan a esta decisión, destinado exclusivamente a fines recreativos, por lo que sus embarcaciones no cuentan con la configuración necesaria para brindar el servicio de TRANSBORDADOR, ya que por diseño no cuentan con la resistencia necesaria para soportar el peso de la rampa y la carga movilizada. Por ello, es poco probable que estas empresas entren a prestar el servicio de traslado a pasajeros sin vehículo ante un aumento de precios del TRANSBORDADOR.

Por lo anteriormente expuesto, BAJA FERRIES únicamente acredita que existe demanda por servicios de transporte aéreo, por crucero o por el STMP, pero los elementos que presenta no son útiles para concluir que son sustitutos y forman parte del mismo mercado relevante, más allá de que satisfacen en cierta medida la necesidad de trasladarse a BCS.

3.5.2. Capacidad para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES

3.5.2.1. STMC

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[251]

> **El DP establece sin fundamento que BAJA FERRIES y TMC pueden fijar el precio del STMC sin que sus competidores actuales o potenciales puedan contrarrestar ese poder. Para demostrarlo, básicamente lleva a cabo el siguiente análisis:**
>
> - **Indica que BAJA FERRIES y TMC no están sujetos a regulación tarifaria.**
> - **Analiza las tarifas establecidas por TMC y BAJA FERRIES en las rutas STMC y determina que el índice tarifario presentó una serie de incrementos a lo largo del periodo comprendido entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós, y no presentó disminuciones ante la reducción de los costos del combustible (diésel), el cual supuestamente es uno de los principales rubros de costos para la prestación del STMC (para BAJA FERRIES [redacted]).**
> - **Indica que, en el caso de TMC, este agente económico modificó las tarifas del STMC en cuatro ocasiones. Al analizar dichas modificaciones, observa que se**

[251] Páginas 87 a 91 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 6 palabras

mantuvieron principalmente constantes. Señala que TMC incrementó sus tarifas de forma generalizada en cada una de las categorías del STMC. El incremento porcentual acumulado resultó entre 37.8% (treinta y siete punto ocho por ciento) y 53.0% (cincuenta y tres por ciento) en la ruta STMC PICHILINGUE - MAZATLÁN, y entre 39.5% (treinta y nueve punto cinco por ciento) y 57.4% (cincuenta y siete punto cuatro por ciento) en la ruta STMC PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO.

- **En el caso de BAJA FERRIES, las tarifas aumentaron en 8 ocasiones. Dicho incremento osciló entre el 30.7% (treinta punto siete por ciento) y 52.3% (cincuenta y dos punto tres por ciento) como incremento porcentual acumulado entre dos mil dieciocho y dos mil veintidós en la ruta STMC PICHILINGUE - MAZATLÁN, mientras que en la ruta STMC PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO fue de entre 40.9% (cuarenta punto nueve por ciento) y 66.6% (sesenta y seis punto seis por ciento).**

- **Determinó que BAJA FERRIES y TMC tienen la capacidad de fijar precios en las rutas STMC.**

Como podrá apreciar el PLENO, el "*ejercicio*" que realiza la AI es muy simple. Compara un solo costo de los prestadores del servicio STMC (diésel) y, sus variaciones de dos mil dieciocho a dos mil veintidós, con las variaciones de precios de BAJA FERRIES y TMC. De hecho, el ejercicio es demasiado simple y, por lo mismo, arbitrario y sin sustento.

El combustible no es el único costo variable de BAJA FERRIES, es más [redacted] **, la importancia de este costo varía con el tiempo. El "*ejercicio*" del DP asume que, si sube o baja el diésel, BAJA FERRIES debería subir o bajar sus precios siguiendo esas variaciones, lo cual no tiene sustento.**

No obstante, la industria, incluyendo a BAJA FERRIES y TMC, en el periodo han enfrentado más costos. Estos costos son más relevantes; tiene más peso en los precios. Por ejemplo, los costos de "*servicios portuarios*" en el periodo analizado se han constituido en los [redacted] **y dichos costos** [redacted] **constantemente en el periodo. Este aspecto no es contemplado por el DP, pues limita su análisis a un solo costo (diésel).**

De hecho, las variaciones en los precios de BAJA FERRIES se pueden explicar principalmente por factores que afectan los costos de las empresas en el mercado, factores que afectan el transporte marítimo en general, como los ya señalados costos de servicios portuarios. Esto revela que la empresa no tiene poder sustancial de mercado conforme a la doctrina.[252]

Asimismo, al hacer un análisis parcial de los costos usando sólo el diésel como referencia, el DP omitió tomar en cuenta que dichos costos se ven afectados por

[252] BAJA FERRIES refiere: ABA, Market Power Handbook, p. 142.

Eliminado: 11 palabras

diferentes factores y que la baja de un solo costo (diésel) se pudiera dar concomitantemente con el aumento de otros costos comunes para la industria y que afectan a las empresas en sus determinaciones de precios.

Eso es precisamente lo que se observa en las siguientes gráficas, en las que claramente podemos ver como en el PERIODO INVESTIGADO aumentaron los costos derivados de servicios portuarios, afectando el análisis de precios de BAJA FERRIES y muy probablemente de TMC. Los servicios portuarios constituyen el B [redacted] **de los costos de BAJA FERRIES en dos mil veintidós.**

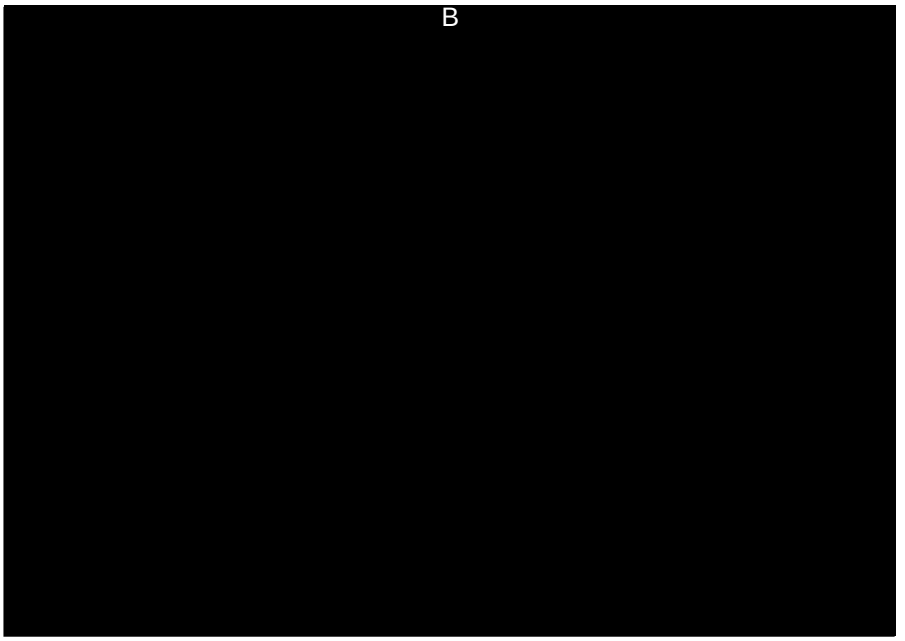
B

[redacted]

Fuente: Documental *"Índice tarifas vs. Costos 2018-2022 índice julio 2019.xlsx"*.

Eliminado: 1 gráfica y 6 palabras

B



Fuente: Documental *"Índice tarifas vs. Costos 2018-2022 indice julio 2019.xlsx"*.

Con lo anterior queda demostrado que el análisis del DP es inválido y parcial. También se demuestra que los aumentos de precios que se observan están relacionados con los aumentos de los principales costos que la industria de transporte marítimo ha enfrentado en el periodo analizado, claramente se puede observar la importancia que tiene el costo de servicios portuarios y como este costo, que había venido aumentando, tuvo un alza desproporcional a partir de segundo cuatrimestre de dos mil veinte.

Asimismo, es grave que el DP no analice, ni demuestre quién, cómo y de qué forma se determinan los precios en el mercado estudiado. Claramente el análisis no ha demostrado la existencia de poder sustancial de BAJA FERRIES, pues enfrenta competencia real y potencial, no sólo de TMC, sino de otros tipos de transporte.

Como se ha señalado, el mercado relevante está compuesto en su aspecto geográfico por cuando menos las dos RUTAS PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO, PICHILINGUE - MAZATLÁN, con la posibilidad de la entrada rápida de más jugadores en la ruta SANTA ROSALÍA-GUAYMAS (ya utilizada por BAJA FERRIES y otra empresa en el periodo analizado).

No obstante, aún si ese PLENO aceptara equivocadamente la definición de mercado relevante del DP, podrá observar que no existe una explicación plausible respecto de la estructura de mercado que determine que BAJA FERRIES puede fijar los precios en el mercado. Es más, es claro que ni BAJA FERRIES ni TMC pueden fijar los precios en el mercado de forma unilateral que incluye a ambas RUTAS (PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE-MAZATLÁN).

Asimismo, en el EXPEDIENTE no se acredita la existencia de simetría en las participaciones de mercado y si bien existen costos comunes, la estructura de costos de

Eliminado: 1 gráfica.

BAJA FERRIES y TMC no es totalmente simétrica, por lo que la evidencia en el EXPEDIENTE no sustenta la posibilidad de "*efectos coordinados*", de hecho, no hay un solo análisis sobre este tema, por lo que debe descartarse que esa sea la hipótesis central del DP respecto de cómo se fijan los precios en el mercado STMC.

El DP no proporciona argumentos o un análisis con una teoría que explique cuál es la dinámica de formación de precios que demuestre la inexistencia de competencia efectiva en el mercado. Es claro que un mercado, aún con pocos y hasta con sólo dos agentes económicos concurrentes puede tener competencia efectiva.

El DP pudo haber argumentado la existencia de: i) un oligopolio (Cournot, Bertrand o de otra índole), ii) un agente con poder sustancial de mercado, u iii) otro tipo de "*efectos coordinados*". Pero renuncia a argumentar y sobre todo a demostrar con evidencia técnica aceptable y correspondiente a las máximas de experiencia que normalmente usa esa COFECE.

Lo que BAJA FERRIES ha demostrado es que se observa que los aumentos de precios se han dado por los aumentos en los costos para la industria. También se acredita que BAJA FERRIES busca aumentar sus participaciones de mercado, invierte en mayor capacidad y eficiencia y enfrenta competencia real (transporte marítimo y a TMC) y potencial (posibles entrantes al mercado) que le impiden el ejercicio de poder sustancial de mercado a través de la posibilidad de fijar precios sin que sus competidores puedan contrarrestar dicho poder.

El DP solo ha presentado un ejercicio fallido de correlación de precios/diésel, sin más argumentos. ¿Cómo puede defenderse BAJA FERRIES ante una falta de explicación clara de cómo percibe el DP la manera en que se fijan los precios? Es pelear contra algo indefinido pues el DP sustenta que BAJA FERRIES y TMC fijan los precios en las RUTAS que prestan el TMC sólo porque no bajan precios cuando baja el precio de diésel, pero no explica cómo es que (de forma conjunta o separada) pueden fijar dichos precios.

Ese Pleno podrá observar que la falta de explicación por parte del DP respecto a cómo, en su opinión, se fijan los precios en el mercado, constituye una violación mayor en este procedimiento, pues me deja en estado de indefensión, sin saber "a qué atenerme" violándose mi derecho a la seguridad jurídica, reconocido en los artículos 14 y 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que tutela la prerrogativa del gobernado a no encontrarse jamás en una situación de incertidumbre jurídica y, en consecuencia, en un estado de indefensión, prohibiéndose la arbitrariedad.

Para mayor claridad, se señala que es en el DP donde se debe sustentar y probar que un agente económico o varios, cuentan con la capacidad de fijar los precios y que el DP debe acompañar las pruebas suficientes al respecto. Ese Pleno no puede ya corregir las faltas del DP, que son de fondo, pues de hacerlo me impediría una debida defensa, arbitrariamente me puedo ver sometido a regulación estatal injustificada que sólo generará ineficiencias.

Con independencia del análisis que se muestra en los apartados siguientes, se señala que las manifestaciones de BAJA FERRIES donde critica al DP considerándolo "*demasiado simple y, por lo mismo, arbitrario y carente de sustento*" son **inoperantes** por **gratuitas**, puesto que únicamente se limitan a señalar un supuesto análisis simple del DP, sin aportar evidencia respecto a la estructura de costos que implica para BAJA FERRIES operar las RUTAS, y se limita a señalar, a manera de ejemplo, cómo los servicios portuarios han ido incrementando, según este, de forma "*desproporcional a partir de segundo cuatrimestre de dos mil veinte*".

Asimismo, BAJA FERRIES solo se limita a señalar supuestas deficiencias del DP al realizar, a su criterio "*un ejercicio fallido de correlación de precios/diésel*", para determinar que BAJA FERRIES y TMC cuentan con la posibilidad de fijar precios. Sin embargo, BAJA FERRIES no aporta argumento de cómo debió ser analizado tal aspecto en el DP, aunado a que, como el propio BAJA FERRIES refiere, el DP también analizó la inexistencia de una regulación tarifaria y el comportamiento de los aumentos de los precios de BAJA FERRIES y TMC para determinar que tienen la capacidad de fijar precios en las rutas STMC.[253]

Dichas manifestaciones son **inoperantes** por **no combatir el DP**, puesto que el DP no señaló que el diésel fuera el único costo variable de BAJA FERRIES.

La AI calculó la importancia del diésel en los costos operativos y financieros de BAJA FERRIES. En dos mil veintidós, los servicios portuarios constituyeron el [**] de los costos financieros y operativos frente al [**] que representaron los combustibles. Durante el periodo de dos mil dieciocho a dos mil veintidós, el diésel representó, en promedio, el [**] mientras que los costos portuarios representaron, en promedio, [**].[254]

Este Pleno estima que los cambios porcentuales anuales, y de todo el periodo (dos mil dieciocho a dos mil veintidós), de los combustibles y los costos portuarios reportados por BAJA FERRIES [*] tuvieron un [*], como se observa en el cuadro siguiente, donde se advierte que, a partir de dos mil veintiuno, los costos por combustibles [B] que los portuarios e incluso, en dos mil veintidós éstos últimos [*] respecto a dos mil veintiuno:

Cambio porcentual de los costos operativos y financieros de BAJA FERRIES, 2018-2022[255]

[**]

Asimismo, no pasa desapercibido que BAJA FERRIES anexó a sus manifestaciones el elemento aportado por la ciencia consistente en el "*Índice tarifas vs Costos 2018-2022 índice julio 2019.xlsx*",

---

[253] Ver sección "*6.1.3 Capacidad para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES*", páginas de 135 a 147 del DP.

[254] Estimaciones con información del archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*." señalado en la nota al pie 416 del DP como Folio 1330. Los datos de 2022 tienen una nota que señala que la información corresponde hasta octubre. Sin embargo, no cambian las conclusiones.

[255] Los datos de 2022 son hasta octubre. Los costos operativos y financieros son para el STMC y el STMP. El dato de la columna 2018-2022 es el cambio porcentual de 2022 con respecto a 2018. Fuente: Elaboración propia con información del folio 1330 (archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*").

Eliminado: 1 tabla, 1 renglón y 29 palabras

mismo que se valora con mayor detalle en el apartado de "*Alcance y Valor probatorio de las pruebas*" de la presente resolución, para sustentar que los servicios portuarios fueron B que el diésel. Sin embargo, en el archivo solo incluye los datos de sus costos portuarios y no incluye los del combustible, por lo que no hay manera de que este Pleno compruebe que los servicios portuarios representaron el B de sus costos financieros y si éstos fueron los B.

En la prueba referida, se desglosan los costos que BAJA FERRIES considera como servicios portuarios. Al comparar estos servicios con los diez principales costos operativos y financieros del archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*" que BAJA FERRIES entregó a la AI durante la investigación,[256] con el objetivo de verificar si entre los 10 (diez) principales costos operativos se encontraban alguno que pudiera considerarse como costo portuario, se encontró que el concepto "B" (noveno en orden de importancia) es un servicio portuario que BAJA FERRIES separó de los costos portuarios:

Proporción de los principales costos operativos y financieros de BAJA FERRIES[257]

**

Al sumar los B a los costos portuarios este Pleno obtuvo que los B B los costos operativos y financieros más importantes:

Porción de los principales costos operativos y financieros de Baja Ferries[258]

(Porcentaje)

B

BAJA FERRIES señaló que los costos de los servicios portuarios tuvieron un alza desproporcional a partir del segundo cuatrimestre de dos mil veinte. Este argumento solo se observa si se analiza el **:

---

[256] Baja Ferries reportó doce costos operativos y financieros en orden de importancia: **

[257] Los datos de 2022 son hasta octubre. Los costos operativos y financieros son para el STMC y el STMP. Fuente: Elaboración propia con información del folio 1330 (archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*").

[258] Los datos de 2022 son hasta octubre. Los costos operativos y financieros son para el STMC y el STMP. Fuente: Elaboración propia con información del folio 1330 (archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*").

Eliminado: 2 tablas, 3 renglones y 22 palabras

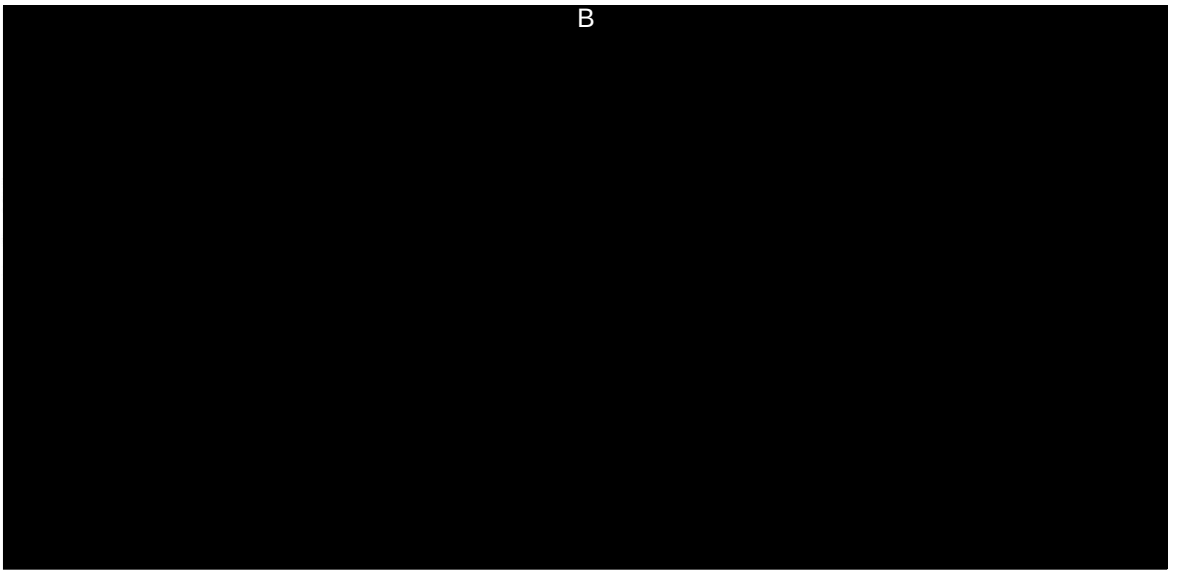
Cambio porcentual anual de los costos operativos y financieros de Baja Ferries[259]

(Porcentaje)



Del mismo modo, este Pleno realizó un ejercicio adicional para analizar el comportamiento de las tarifas de BAJA FERRIES y TMC en el tiempo, así como los costos del diésel y los servicios portuarios de BAJA FERRIES. A continuación, se muestra la evolución de las tarifas y los costos.[260]

Gráfica de tarifas promedio para BAJA FERRIES y TMC para el PERIODO, en la ruta MAZATLÁN - PICHILINGUE



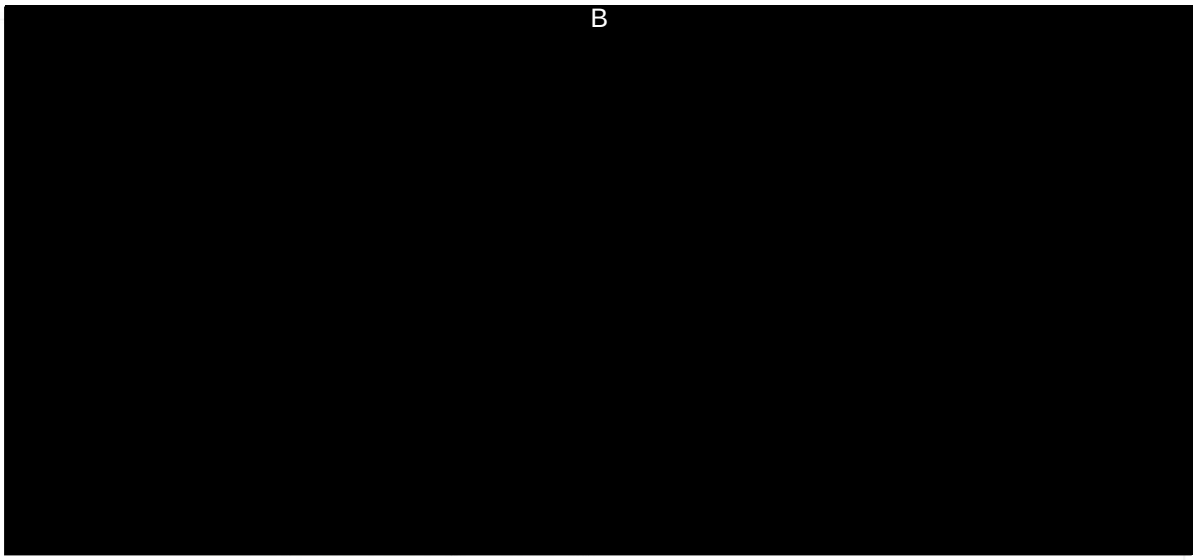
Gráfica de tarifas promedio para BAJA FERRIES y TMC para el PERIODO, en la ruta TOPOLOBAMPO - PICHILINGUE

[259] Los datos de 2022 son hasta octubre. Los costos operativos y financieros son para el STMC y el STMP. El dato de la columna 2018-2022 es el cambio porcentual de 2022 con respecto a 2018. Fuente: Elaboración propia con información del folio 1330 (archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*").

[260] Elaboración con información de los archivos "Anexo IX", "Anexo VII.1" presentado en el escrito de baja ferries con fecha del 14-02-2023, archivos "Anexo.22" presentado por baja ferries en el escrito con fecha 23-01-2023, archivos "tarifario oficial 2018", "TARIFARIO OFICIAL 2019", "Tarifario oficial 2020", "tarifas oficiales 1 agos 2021" y "Tarifas oficiales 2022 feb" presentados por TMC.

Eliminado: 1 tabla y 1 gráfica.

B



De este modo, se observa que B el gasto en combustible de BAJA FERRIES tiene una B en el tiempo, dicho agente económico ha incrementado sus tarifas en ambas rutas. Por otra parte, los costos portuarios han tenido algunas variaciones en el tiempo, pero con una tendencia B. Por lo anterior, las manifestaciones no desacreditan las conclusiones del DP.

Del análisis anterior este Pleno puede concluir que:

1. Los datos de los principales costos financieros y operativos muestran que los combustibles B los costos operativos y financieros B, y B el gasto en combustible de BAJA FERRIES tiene una B en el tiempo, dicho agente económico ha incrementado sus tarifas en ambas rutas.
2. El archivo "*Índice tarifas vs Costos 2018-2022 índice julio 2019.xlsx*" no tiene información de los costos de los combustibles ni de los costos totales. Lo anterior no permite verificar si los costos portuarios fueron B que los combustibles ni la relevancia que tienen cada uno sobre los costos totales.
3. El archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*" presentado como respuesta a un requerimiento de información de la AI contiene los conceptos 'B' y 'B' separados. Sin embargo, en las manifestaciones presentaron el archivo "*Índice tarifas vs Costos 2018-2022 índice julio 2019.xlsx*" en el que el concepto 'B' aparece como un costo portuario. Al analizar el primer archivo para verificar si, además de los B, había algún otro costo portuario que debiera analizarse para comprobar que los costos portuarios representaron B de los costos financieros y eran B que los combustibles. No obstante, los costos portuarios y B no equivalen al B
4. Se encontró que el costo de los B a partir de dos mil veinte. Sin embargo, en conjunto, los costos portuarios no presentan la misma

Eliminado: 1 gráfica y 37 palabras

tendencia creciente que las tarifas, es este aspecto, los costos portuarios constituyeron un promedio un [B] de los costos de las NAVIERAS, mientras que las alzas de las tarifas de BAJA FERRIES se actualizaron entre el [B] durante el PERIODO, por lo que no cambia las conclusiones del DP.

Adicionalmente, BAJA FERRIES señala que ni éste ni TMC pueden fijar los precios en el mercado de forma unilateral en el mercado que incluye ambas rutas, aunado a que no se acredita la existencia de simetría en las participaciones de mercado y si bien existen costos comunes, la estructura de costos de BAJA FERRIES y TMC no es totalmente simétrica.

Al respecto, se señala que la existencia de simetrías en las participaciones de mercado o en los costos no son condiciones necesarias para determinar la ausencia de competencia efectiva en los mercados relevantes y tampoco presenta información o algún razonamiento lógico-jurídico o lógico-económico para probar su manifestación.

Por otra parte, el DP no planteó como hipótesis la existencia de efectos coordinados, por lo que es innecesario que el EXPEDIENTE contenga información al respecto. De hecho, en ninguna parte del DP se desarrolla el tema porque no hay indicios de efectos coordinados entre BAJA FERRIES y TMC, pues es innecesaria la existencia de efectos coordinados para que se declare la inexistencia de condiciones de competencia efectiva en un mercado, toda vez que el análisis del artículo 59 de la LFCE no lo exige.[261] .

Finalmente, BAJA FERRIES señala que el DP no proporciona argumento o un análisis con una teoría que explique cuál es la dinámica de formación de precios que demuestre la inexistencia de competencia efectiva en el mercado, y que BAJA FERRIES ha demostrado que los aumentos de precios se han dado por los aumentos en los costos para la industria y que busca aumentar sus participaciones de mercado, invirtiendo en mayor capacidad y eficiencia y enfrentando competencia real (transporte marítimo y a TMC) y potencial (posibles entrantes al mercado) que le impiden el ejercicio de poder sustancial de mercado a través de la posibilidad de fijar precios sin que sus competidores puedan contrarrestar dicho poder. Sin embargo, como fue referido anteriormente, el DP señala que el diésel es uno de los diez principales costos operativos de BAJA FERRIES representando, en promedio, [B].

Lo cierto es que BAJA FERRIES no entregó información pertinente para realizar el análisis de la determinación de tarifas, pues en su contestación al requerimiento de información, únicamente indicó el tipo de tarifas que cobraba y que realizaba actualizaciones anuales de éstas.[262] Sin esta información disponible, la AI hace un análisis del comportamiento de las tarifas establecidas y su variación en el tiempo, respecto de los principales costos que enfrentan las NAVIERAS, para lo cual se esperaría que estuvieran directamente relacionadas y formaran parte de la determinación de sus

---

[261] Los efectos coordinados (o procolusorios) son una manera de afectar la competencia efectiva. En el contexto de una concentración horizontal, se pueden generar condiciones o incentivos para que las empresas del mercado coordinen sus acciones, alcanzando un resultado colusorio. Véase: (Motta, 2018, pág. 304).

[262] "*Anexo 47*" de la respuesta al oficio No. COFECE-AI-DGMR-2022-103. Folio 1330.

Eliminado: 27 palabras

tarifas. No obstante, los hallazgos de la AI muestran que no existe tal correlación y que, contrario a lo que señala, su actualización es menos frecuente.

En el archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*" se observa que, entre dos mil dieciocho y dos mil veintidós, el diésel [redacted] de BAJA FERRIES y que los servicios portuarios representaron, en promedio, [redacted] de los costos operativos y financieros.

Incluso, el propio BAJA FERRIES refiere que los aumentos de precios que se observan están relacionados con los aumentos de los principales costos que la industria de transporte marítimo ha enfrentado, lo que deja de manifiesto que BAJA FERRIES tiene la capacidad de aumentar el precio de sus servicios ante un alza en los costos y trasladar este aumento en costos a sus clientes, sin absorberlos, lo que en todo caso revela la posibilidad que tiene BAJA FERRIES de fijar el precio.

Aunado a lo anterior, de un análisis de los estados financieros presentados por BAJA FERRIES, se calcularon los márgenes de utilidad que obtiene anualmente. A continuación, se presenta la evolución de estos márgenes durante el PERIODO.

Información de los estados financieros de BAJA FERRIES, para el PERIODO.[263]

[redacted]

Como se puede observar de la tabla anterior, los márgenes de utilidad se han mantenido por arriba del [redacted], incluso para el año de pandemia, en donde se observó una fuerte desaceleración de la economía. En promedio, se tiene un margen de utilidad de [redacted], para todo el PERIODO y si se consideran los ingresos por el STMC, estos márgenes se elevan a [redacted] en promedio.

Lo anterior es un indicio del poder para fijar precios por encima del costo marginal de manera rentable, y de la existencia de barreras a la entrada. Lo anterior con base en la teoría económica

---

[263] Estados financieros presentados por Baja Ferries en el "*Anexo 4*" del escrito presentado el veintitrés de enero de dos mil veintitrés. Folio 1330.

Eliminado: 1 tabla y 33 palabras

que hace referencia a las barreras de Bain.[264] Esta teoría señala la condición en los mercados en la cual una empresa puede incrementar sus precios por encima de los niveles competitivos permanentemente, sin atraer nueva entrada, lo que implica que existen barreras a la entrada. Además, considera una estructura y condiciones de entrada al mercado que cambian muy poco en el tiempo.[265]

Del mismo modo, cuando se considera la rentabilidad de todo el mercado, estos márgenes tienen el mismo comportamiento, es decir, se observa que se han incrementado en el tiempo. En la siguiente tabla, se presentan los datos de ingresos a nivel mercado, costos de operación (que se compone de costo de ventas y gastos generales)[266] y la utilidad de operación *EBITDA* (que se define como ingresos menos costos de operación).

Tabla. Ingresos, costos de operación y utilidad de operación en el mercado relevante único, millones de pesos

**

Por su parte, el margen de utilidad operativa ([ingresos – costos de operación] / ingresos), que es una aproximación del margen de ganancia, ha aumentado a través del tiempo, ** de 2017 (dos mil diecisiete) a 2021 (dos mil veintiuno).

Gráfica. Margen de utilidad operativa en el mercado relevante único

[264] J. S. Bain, "*Barriers to New Competition: Their Character and Consequences in Manu facturing Industries*"; Cambridge: Harvard University Press. 1956. Pp. xi, 329.

[265] Las cifras anteriores se comprueban con la documental interna de BAJA FERRIES, específicamente, en el "*Anexo I. junta AOP 2023 Dic 22*", en el cual se presentan márgenes de utilidad de ** en la ruta de Topolobampo y ** en la ruta de Mazatlán. Documento adjuntado en el tercer escrito de BAJA FERRIES, presentado el catorce de febrero de dos mil veintitrés. Folio 12480 a 12491.

[266] En el caso de BAJA FERRIES, este rubro se denomina como "Gastos de venta y de administración".

Eliminado: 1 tabla y 14 palabra

B

Si bien el margen de ganancia ha aumentado a través del tiempo y pudiera ser explicado por una reducción de los costos, su aumento también se debe a un alza en precios. Como ya mostró antes, este mercado se caracteriza en presentar importantes restricciones de capacidad, por lo cual las empresas siguen en el ciclo de alzas en sus precios, independiente del comportamiento de los costos, para alcanzar el margen de ganancia de monopolio correspondiente a su demanda residual.

Finalmente, el DP sí señala que el posible ingreso del barco B aumentaría la participación de mercado (medida como capacidad instalada) de BAJA FERRIES; sin embargo, los argumentos de BAJA FERRIES son **inoperantes** por **no combatir la totalidad del DP,** pues en este no se señala que la entrada del nuevo barco agravaría las condiciones de competencia efectiva y solo hace una consideración respecto al aumento de la participación de BAJA FERRIES en el mercado. Finalmente, BAJA FERRIES no presentó evidencia que demuestre la posible entrada de nuevos competidores en los mercados relevantes de STMC.

3.5.2.2. **STMP**

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[267]

> **El DP establece sin fundamento que BAJA FERRIES pueden fijar el precio del STMP sin que sus competidores actuales o potenciales puedan contrarrestar ese poder. Para demostrarlo, básicamente llevan a cabo el siguiente análisis**
>
> - **Los agentes económicos STMP pueden establecer libremente sus tarifas.**
> - **En los MERCADOS RELEVANTES STMP, éstas se mantuvieron estables durante la mayor parte del periodo en el cual presentaron sólo dos incrementos muy marginales. El aumento total en la ruta PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO en cinco años fue de** B **En la Ruta PICHILINGUE-MAZATLÁN los aumentos son en los mismos cinco años de** B

[267] Páginas 91 a 92 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 1 gráfica y 31 palabras

B

.

- **A pesar de esos aumentos marginales (y, menores a los aumentos en combustible) el DP indica que los precios no mostraron dinamismo respecto a los cambios en el costo del combustible, uno de los principales rubros de costos del STMP.**

- **BAJA FERRIES tiene la capacidad de fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES STMP; en ambos casos, sin que exista algún competidor que pueda contrarrestar dicha capacidad.**

Ese Pleno debe sorprenderse del comportamiento del supuesto monopolio en el STMP, con aumentos que van de B **en cinco años. Parecería un monopolio muy extraño que, en cinco años, con aumentos en costo en combustible y servicios portuarios, simplemente no aumenta sus precios. Llamará más la atención de ese Pleno que, en ese periodo, se puede contabilizar una tasa promedio de inflación general cercana al 28.02% (veintiocho punto cero dos por ciento), así que estamos frente a un monopolio bien extraño.[268]**

Claramente BAJA FERRIES no es un monopolio; lo indicado más bien es evidencia de que el mercado está mal definido, no toma en cuenta la disciplina de precios que existe derivada de la competencia con TMC (que si presta el servicio de transporte de pasajeros como ha quedado probado) y, cuando menos, de las aerolíneas que tienen precios similares a los de BAJA FERRIES y TMC, así como la potencial entrada de cruceros turísticos.

Asimismo, ese Pleno podrá observar que el DP solo toma en cuenta un costo (el diésel), que B**, y deja de considerar, en su erróneo análisis, otros costos relevantes como el de servicios portuarios. El que no bajen los precios de los boletos cuando baja el diésel no es prueba alguna de capacidad para fijar precios, hay otros costos que no fueron considerados y hay otras fuentes de competencia que tampoco fueron consideradas por el DP.**

El DP admite que las tarifas en las rutas de STMP "*se mantuvieron constantes*" la mayor parte del tiempo, pero que BAJA FERRIES puede cambiarlas libremente en cualquier momento y con eso concluye que BAJA FERRIES "*tiene la capacidad de modificar las tarifas que efectivamente cobre por el STMP*" (p.147 del DP). Su observación y análisis se limita a indicar que si bien las tarifas se mantuvieron constantes en periodos largos (que admite llegan hasta B **meses) como no se reducen cuando se reduce el precio del diésel y las tarifas pueden ser modificadas, existe capacidad para fijar precios.**

No hay explicación de la constancia en los precios, no se cuestiona el DP cómo es que un supuesto monopolio no aumenta precios si según el DP claramente puede hacerlo. Una simple correlación precio/diésel, que claramente es equivocada es su única

[268] BAJA FERRIES cita: INPC Calculadora de inflación (inegi.org.mx).

Eliminado: 2 renglones y 18 palabras

motivación, que -por supuesto- es errónea y ese Pleno debe considerarlo así siguiendo las máximas de experiencia en la decisión de temas de competencia que ha caracterizado a esa COFECE.

Lo manifestado en este apartado es **infundado**, puesto que el DP sí demostró que el diésel es el B de BAJA FERRIES mientras que los servicios portuarios representaron B durante el periodo dos mil dieciocho a dos mil veintidós y que, incluso considerando todos los costos de los servicios portuarios, el B.

BAJA FERRIES pasa por alto que es el único participante en los mercados relevantes de STMP, puesto que como se ha referido a lo largo de la presente resolución, BAJA FERRIES demostró que, aunque es posible que TMC brinde servicio de pasaje en TRANSBORDADOR, no tiene incentivos para hacerlo, pues su negocio principal es transportar mercancía.

Finalmente, como fue referido en el DP, la Dirección General de la Marina Mercante de la SEMAR señaló que no cuenta con tarifas registradas del STMC ni del STMP entre el periodo comprendido de enero de dos mil dieciocho a noviembre del dos mil veintidós y que "[…] *no cuenta con un procedimiento mediante el cual los prestadores de servicio marítimo registran o han registrado tarifas por la prestación del servicio STMC y STMP*" y que "[…] *no cuenta con un procedimiento para la autorización de tarifas registradas para el STMC y STMP*".[269] En este sentido, las NAVIERAS pueden establecer libremente sus tarifas, pues no necesitan contar con la autorización previa ni están sujetos a regulación sectorial de la DGMM de la SEMAR, por lo que BAJA FERRIES sí tiene la capacidad para modificar las tarifas que cobra por el STMP. Al no existir competidores en este mercado, no pueden ejercer presión de forma actual o potencial ante un posible aumento de precios.

Lo anterior hace que sus argumentos sean **inoperantes** por partir de **premisas incorrectas**, ya que el DP solo debe demostrar si existe esa capacidad de fijar precios libremente sin restricciones competitivas y no si las NAVIERAS aumentaron los precios muy por encima de sus costos o si los precios que cobra son de monopolio como equivocadamente pretende hacer ver BAJA FERRIES, aunado a que, como fue referido en el apartado anterior, BAJA FERRIES manifestó que los aumentos de precios que se observan están relacionados con los aumentos de los principales costos que la industria de transporte marítimo ha enfrentado, lo que dejó de manifiesto que BAJA FERRIES tiene la capacidad de aumentar el precio de sus servicios ante un alza en los costos y trasladar este aumento en costos a sus clientes, sin absorberlos, lo que revela la posibilidad que tiene BAJA FERRIES de fijar el precio.

Asimismo, es **infundado** el señalamiento respecto a que BAJA FERRIES no podría ser un monopolista del STMP dado que se han presentado incrementos anuales en los precios entre el B cuando existe, supuestamente, una inflación general promedio del 28.02% (veintiocho punto cero dos por ciento), existiendo un diferencial sustancial.

---

[269] Folio 1421 del EXPEDIENTE.

Eliminado: 1 renglón y 24 palabras

Primeramente, la condición de monopolista de un agente en un determinado mercado no supone que este tenga incentivos para incrementar el precio del servicio de manera indiscriminada, ya que también hay un precio óptimo de monopolio para la demanda que enfrenta, pues no puede incrementar indeterminadamente su precio. Por lo tanto, el hecho de que no realice incrementos frecuentes podría significar que ya está cobrando el precio de equilibrio de monopolio.[270]

Adicionalmente, que exista una diferencia entre los incrementos anuales de precios y la inflación general durante el PERIODO, no es por sí mismo un umbral que compruebe que el nivel de precios del STMP corresponda al de un mercado competitivo o que desacredite su poder para fijar precios por su condición de monopolista. Aunado a lo anterior, el agente hace una falsa relación comparativa para inducir a pensar que el incremento anual de precios STMP es bajo para un mercado monopolizado. El agente compara los incrementos de precios anuales del STMP, contra un dato acumulado de inflación de todo el PERIODO, generando una comparación entre dos lapsos distintos.

Lo cierto es que para comparar dos variables se debe hacer con la misma periodicidad, en este caso, lo correcto es usar el promedio del incremento anual de la inflación durante el PERIODO, que se ubicó en un 5% (cinco por ciento),[271] por lo que no existe un diferencial desproporcionado entre el incremento de precios STMP y el incremento anual de la inflación durante el PERIODO como pretende inducir BAJA FERIES. Es decir, no existe un diferencial desproporcionado entre el incremento de 5% (cinco por ciento) y los incrementos de entre el [redacted].

Adicionalmente, en relación con las manifestaciones respecto a que existen otros costos que no fueron considerados y hay otras fuentes de competencia que tampoco fueron consideradas por el DP, se remite a lo señalado en el apartado "*Capacidad para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES*" de la presente resolución, y se reitera que los MERCADOS RELEVANTES fueron definidos correctamente en el DP, de conformidad con lo señalado en el apartado de "*3.4.2 De la ilegalidad determinación de los MERCADOS RELEVANTES contenida en el DP*".

3.5.3. Capacidad para restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[272]

> **BAJA FERRIES no ha restringido la oferta sino lo contrario, ha aumentado la oferta del servicio en función de las necesidades del mercado y la eficiencia en la operación, lo cual es inconsistente con la noción de que cuenta con poder de mercado.**

3.5.3.1. El criterio de revocación del PERMISO es ineficaz para demostrar capacidad de restringir el abasto

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[273]

---

[270] Tirole, Jean (1988); "*The Theory of Industrial Organization*"; Massachusetts: MIT Press, páginas 66 a 69.
[271] Calculadora de inflación (inegi.org.mx).
[272] Página 92 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[273] Páginas 92 a 93 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 1 renglón y 5 palabras

El DP se equivoca al determinar que los agentes tienen capacidad de restringir el abasto porque la regulación permite que suspendan los servicios durante seis meses sin que se les revoque el PERMISO.

El objetivo de demostrar que un agente económico puede restringir el abasto sin que pueda ser contrarrestado por otros agentes es comprobar que goza de poder sustancial, de manera simétrica al argumento de fijación de precios. Existe poder sustancial cuando un agente económico puede fijar precios o restringir el abasto sin que otros competidores puedan contrarrestar ese poder.

La posibilidad regulatoria de que puedan dejar de operar por seis meses sin que les quiten el PERMISO no tiene absolutamente nada que ver con los incentivos que enfrenta el agente económico para restringir la oferta ni en la posibilidad de los competidores potenciales de contrarrestar dicho poder.

La fracción I del artículo 59 de la LFCE es clara, se debe evaluar la capacidad de restringir el abasto en función de si los competidores actuales o potenciales pueden o no contrarrestar dicho poder, y no en evaluar si el marco regulatorio lo permite. En tal caso la mayoría de las actividades económicas, independiente del número de proveedores o de la intensidad de la competencia, caería en este supuesto dado que no hay limitaciones para que los proveedores puedan ofrecer la cantidad que deseen en el mercado, lo cual es claramente un sinsentido.

Este argumento no puede usarse para determinar que un agente económico tiene poder sustancial, como lo pretende el DP.

Lo manifestado en este apartado es **inoperante** por **no combatir la totalidad del DP**, puesto que el DP no concluye que los agentes económicos tienen la capacidad de restringir la oferta solo por el hecho de que la regulación les permite suspender el servicio. BAJA FERRIES es el único agente económico en los mercados relevantes de STMP y no hay evidencia de que exista algún competidor potencial.

3.5.3.2.Respuesta de competidores a interrupciones del servicio

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[274]

El DP, para intentar demostrar que los prestadores del STMP y/o STMC tienen capacidad de restringir el abasto, argumenta equivocadamente que las capacidades disponibles en los MERCADOS RELEVANTES en el STMC no son suficientes para responder a una restricción de abasto por parte de cualquiera de los competidores y que no existe otro participante dispuesto a (o con capacidad para) ofrecer el servicio.[275]

El DP menciona que han existido interrupciones y disminuciones en el servicio que no han sido atendidas por otros agentes económicos, sin detallar qué quiso decir con que

---

[274] Páginas 93 a 95 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[275] BAJA FERRIES refiere: DP, p.150; folio 14936.

no fueron atendidas ni tampoco demostrarlo.[276] Presenta también declaraciones de usuarios como [A], que se encuentran testadas y que por lo tanto no me dan la oportunidad de desvirtuar o corroborar.

El DP presenta dos tablas, una para cada ruta, en las que lista las interrupciones de servicio que sufrió TMC durante el periodo de investigación. La Al menciona que TMC interrumpió el servicio por un total de [B] tomando en cuenta las dos rutas y, aunque confiesa que desconoce las causas de las interrupciones, lo interpreta como prueba de que los agentes tienen la capacidad de restringir el abasto, debido a que no entraron nuevas embarcaciones por parte de BAJA FERRIES ni de TMC, ni tampoco entró ningún nuevo competidor.[277]

Las conclusiones del DP son incorrectas. Para que la falta de entrada de nuevas embarcaciones o de otros competidores significara algo, el DP primero tendría que haber demostrado que la demanda estuvo desatendida durante esas interrupciones, lo cual no hizo y tampoco hay evidencia de que haya estado desatendida. No hay necesidad de añadir capacidad si se cuenta con la capacidad suficiente de atender la demanda, ya que operar una nueva embarcación cuando no es necesario implica que se eleven innecesariamente los costos.

La Al argumenta que la capacidad utilizada en los TRANSBORDADORES de BAJA FERRIES en los mercados relevantes fue de [B] en promedio durante todo el PERIODO INVESTIGADO o alternativamente, que la capacidad disponible fue de alrededor de [B] y presenta una tabla, donde lista los porcentajes de capacidad utilizada por año en los TRANSBORDADORES de BAJA FERRIES.[278]

El DP presenta para TMC una tabla similar a la de BAJA FERRIES, en la cual lista los niveles de ocupación de sus embarcaciones, pero esta se encuentra testada, por lo que no es posible corroborar lo que posteriormente asevera el DP:

> **"*De la información anterior, se observa que, conforme a las capacidades utilizadas y disponibles en los TRANSBORDADORES en los MERCADOS RELEVANTES, si un competidor restringe el abasto o dejara de prestar el STMC en alguno de los mercados, el otro difícilmente podría cubrir la demanda que previamente era atendida por su contraparte*".[279]**

Aun sin poder observar los datos de TMC porque están testados, lo que sí se puede decir es que el ejercicio está mal planteado y no debería utilizarse para determinar la

---

[276] BAJA FERRIES cita: DP, p.150; folio 14936

[277] BAJA FERRIES cita: DP, p.151; folio 14940.

[278] BAJA FERRIES refiere: Cabe resaltar que no se pudo reproducir la información presentada en esta tabla (Tabla 55 del DP), dado que los porcentajes ahí presentados difieren en algunos puntos porcentuales de nuestros cálculos. Las diferencias parecen provenir de una mala interpretación de los periodos en que estuvieron operando los diferentes buques. Por ejemplo, el [B].

[279] BAJA FERRIES cita: DP, p.153; folio 14,939.

Eliminado: 2 renglón y 26 palabras

posibilidad de restringir el abasto. El DP no específica muchos elementos para poder sacar conclusiones de este ejercicio. ¿Deja el operador de proveer el servicio permanentemente o de forma temporal? ¿Cuánto tiempo considera la autoridad que es adecuado para que el otro proveedor u otros proveedores cubran la demanda insatisfecha? ¿Por qué un jugador con un hipotético poder de mercado dejaría de prestar el servicio en una ruta determinada, perdiendo todos los ingresos que le genera esa ruta? Recordando que el examen de restricción de abasto no se da en el vacío sino en el contexto de verificar si uno o los dos agentes tienen poder sustancial, el ejercicio planteado no es informativo para esos fines.

Un ejercicio más informativo habría sido suponer que un jugador restringe ligeramente el abasto con el objetivo de beneficiarse de un potencial incremento en precio. Si al restringir el abasto el competidor no puede cubrir la demanda que dejó de atender y ocasiona que el precio se incremente en tal magnitud que compense la menor oferta del jugador que restringió la oferta, entonces se podría concluir algo acerca de la existencia de poder sustancial. El DP se limitó a calcular ciertos porcentajes de capacidad utilizada y concluir, sin argumentar ni contrastar magnitudes, que difícilmente podía haber cubierto la demanda previamente atendida por su contraparte. El DP no plantea ni prueba una conducta racional que lleve a concluir restricción del abasto ni la existencia de poder sustancial por parte de los agentes económicos.

Un hecho muy importante que pasó por alto el DP y que demuestra que al menos BAJA FERRIES si podía haber cubierto la demanda, es que la Tabla 55, que presenta la capacidad utilizada de los buques de BAJA FERRIES durante varios años, ya contempla los [redacted] **en los que TMC interrumpió el servicio. Es decir, lo que esa tabla demuestra es que BAJA FERRIES pudo atender toda la demanda y aun contaba con capacidad disponible adicional para, en su caso, atender más usuarios, a pesar de las interrupciones en el servicio por parte de TMC. Esta evidencia contradice las conclusiones del DP y demuestra que no existe la capacidad de restringir el abasto.**

El DP tampoco tomó en cuenta que es posible poner a operar nuevas embarcaciones adicionales en un plazo de tiempo relativamente corto. En mayo de dos mil dieciocho el [redacted] **sufrió una descompostura y se mandó a reparar al extranjero. Para octubre de dos mil dieciocho, solo cinco meses después, ya se encontraba operando una nueva embarcación, el** [redacted]**.**

En los episodios de interrupción del servicio por parte de TMC, BAJA FERRIES [redacted]**. Como veremos más adelante, existe cierta flexibilidad para aumentar la oferta con la infraestructura disponible, de tal manera que ante una interrupción del servicio la demanda generalmente puede ser cubierta** [redacted]**.**

Eliminado: 1 renglón y 22 palabras

> **Finalmente, no hay barreras de entrada, como se demuestra en la sección correspondiente de estas manifestaciones, lo que hace posible la entrada de nuevos competidores.**
>
> **En conclusión, el DP no demuestra que los agentes económicos tengan la capacidad de restringir el abasto sin que otro competidor pueda contrarrestarlo. El ejercicio de listar la capacidad utilizada de las embarcaciones sin dar ninguna explicación acerca de cómo esas participaciones conducen a una restricción de oferta, en el marco del análisis de poder sustancial, es estéril.**

Las manifestaciones anteriores son **inoperantes** por **no combatir la totalidad del DP**, por las siguientes razones.

En primer lugar, en el DP se identifican cuatro manifestaciones de clientes del STMC que señalan que [redacted] se generaron retrasos en las frecuencias de los transbordos. Con esas manifestaciones, el DP demuestra que la demanda sufrió interrupciones y que no fue atendida en el corto plazo por otros agentes económicos.

Al respecto, [redacted] manifestó que "[…] [redacted].[280] En el mismo sentido, [redacted] manifestó que "[…] [redacted]".[281]

[redacted], por su parte, manifestó que "[…] [redacted].[282] Asimismo, [redacted] indicó que "[…] [redacted].[283]

Ahora bien, del análisis de los porcentajes de capacidad utilizada en el STMC se muestra que BAJA FERRIES y TMC no tienen la capacidad de atender la demanda en caso de que su competidor quisiera restringir el abasto de manera estratégica. Durante el periodo dos mil dieciocho a dos mil veintidós, la capacidad utilizada de BAJA FERRIES en metros lineales fue [redacted] por lo que solo cuenta con [redacted] de disponibilidad para atender la demanda de TMC en el caso de que este último no ofreciera o interrumpiera el STMC. Durante el mismo periodo, TMC contó con una capacidad operativa promedio de [redacted] por lo que únicamente contaría con

[280] Folios 14122.
[281] Folios 13566.
[282] Folios 13781.
[283] Folios 13979.

Eliminado: 8 renglones y 83 palabras

[B] de disponibilidad para atender la demanda de BAJA FERRIES en caso de que este último no ofreciera o interrumpiera el servicio de carga rodada.

Un punto adicional sobre la capacidad de restringir el abasto es la dificultad con la que los USUARIOS pueden cambiar entre TMC y BAJA FERRIES. [A] en las manifestaciones arriba citadas, señalan que cuando hubo [B] en uno de los barcos de [B] el cliente estuvo limitado en la frecuencia de transborde y solo tenía la opción de cambiar por [B]. También se desprende que señalaron que el tiempo entre la solicitud del servicio y la cita para el embarque fue [B], por lo que las cargas tenían que ser almacenadas. Por lo tanto, una interrupción del STMC implica una restricción para que los viajes se realicen de manera continua en el mercado relevante de STMC.

Como se mencionó, BAJA FERRIES cuenta con [B] de capacidad disponible para atender alguna interrupción en el STMC por parte de TMC. Los datos de la "*Tabla 55*" del DP refuerzan el planteamiento de que, ante una restricción del servicio en los mercados relevantes de STMC, ninguno de los dos agentes económicos podría atender más que un solo un porcentaje del servicio interrumpido.

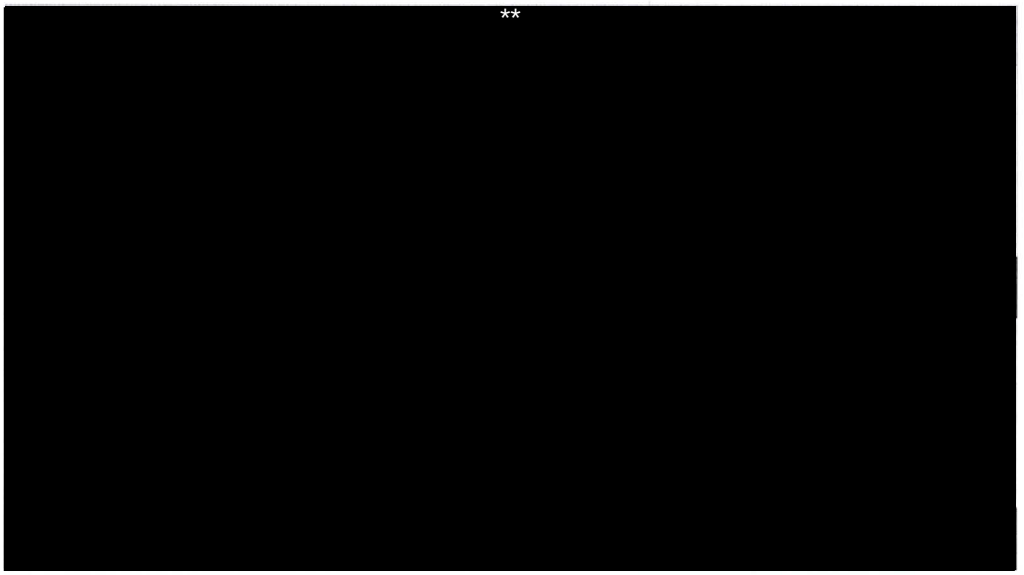
El [B]) de capacidad disponible de BAJA FERRIES solo permite atender, en promedio, el [B] de la capacidad utilizada por TMC. Si TMC decidiera interrumpir el servicio en más del [B], BAJA FERRIES no tendría la capacidad de absorber la demanda no atendida de TMC. La misma situación aplica para TMC. El [B] de la capacidad disponible de TMC solo permite atender, en promedio, el [B] de la capacidad utilizada por BAJA FERRIES. Si BAJA FERRIES decidiera interrumpir el servicio en más de [B], TMC no tendría la capacidad de absorber la demanda no atendida de BAJA FERRIES.

Capacidades operativas y utilizadas de BAJA FERRIES y TMC, 2018-2022[284]

[284] Folios 1330 y 14785, archivos "*Anexo 41.1.xlsx*", "*Anexo 41.2.xlsx*" y "*Copia de estadística de capacidad instalada.xlsx*".

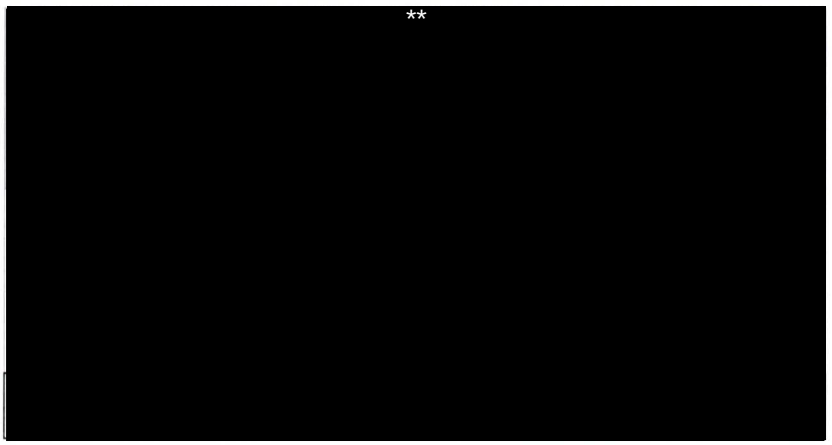
Eliminado: 62 palabras

**



Equivalencia de la capacidad operativa de BAJA FERRIES frente a TMC, 2018-2022[285]

**



Equivalencia de la capacidad operativa de TMC frente a Baja Ferries, 2018-2022[286]

[285] Ídem.
[286] Ídem.

Eliminado: 2 tablas

**

[redacted]

Por otro lado, aunque en los mercados relevantes de STMP la capacidad promedio fue de B [redacted] durante el periodo dos mil dieciocho a dos mil veintidós, el hecho de que solo exista un solo prestador de servicios implica que, ante una interrupción o reducción del servicio, no existe otro agente económico que pueda ofrecer el STMP de manera oportuna.

Ahora bien, también se considera el comportamiento que tuvo BAJA FERRIES durante los periodos de interrupciones del STMC de TMC. En ese sentido, a continuación, se muestra el comportamiento de la demanda y tarifas de BAJA FERRIES, así como las tarifas e interrupciones de TMC.

Gráfica de tarifas, interrupciones y demanda en la ruta MAZATLÁN – PICHILINGUE en el STMC

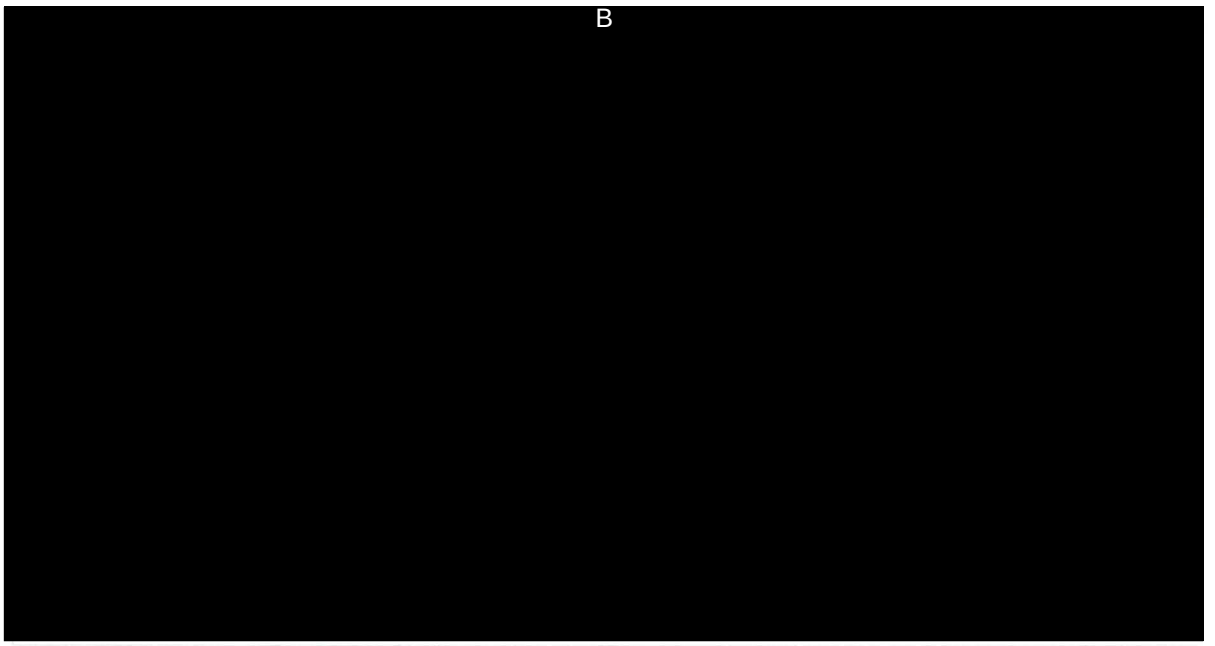
B

[redacted]

MXN

Gráfica de tarifas, interrupciones y demanda en la ruta TOPOLOBAMPO – PICHILINGUE en el STMC

Eliminado: 1 tabla, 1 gráfica y 8 palabras



De las gráficas anteriores se advierte que en la ruta de MAZATLÁN – PICHILINGUE existe cierta [redacted], que se ve ligeramente acentuada en los periodos en los que [redacted] interrumpe el STMC. Sin embargo, el promedio de la demanda en estos periodos no es significativamente mayor al promedio de los periodos en los cuales no hubo interrupciones. El promedio de unidades diarias transportadas por día es de [redacted] en los periodos de interrupciones, mientras que la demanda promedio fuera de esas interrupciones es de [redacted]) unidades diarias.

Por su parte, en la ruta de TOPOLOBAMPO – PICHILINGUE, se observa que el promedio de unidades transportadas durante las interrupciones es de [redacted] diarias, mientras que fuera de esos periodos el promedio es de [redacted] diarias. Adicionalmente, respecto a los precios, se señala que las tarifas de ambos agentes económicos tienen una clara tendencia al alza, mientras que la demanda muestra una tendencia más estable.

Finalmente, respecto a sus manifestaciones relacionadas con que diversas declaraciones de usuarios como [redacted], se encuentran testadas y que por lo tanto no tuvieron oportunidad de desvirtuar o corroborar la información, se remite a BAJA FERRIES a lo señalado en el apartado "*Violación al Derecho de Audiencia, Defensa y Tutela Judicial*" de la presente resolución, en aras de evitar repeticiones innecesarias.

3.5.3.3. Flexibilidad en la oferta.

En su escrito, BAJA FERRIES manifiesta:[287]

[287] Páginas 95 a 96 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 1 gráfica y 30 palabras

Una de las razones por las que el ejercicio planteado por el DP para probar restricción del abasto falla es que no incorporó en su análisis la flexibilidad que tiene un operador marítimo para incrementar la oferta. BAJA FERRIES tiene una programación de salidas [redacted].

BAJA FERRIES opera la ruta PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO [redacted] **a la semana, pero podría operar** [redacted] **si la demanda lo amerita. En meses de** [redacted] **días BAJA FERRIES puede realizar en esa ruta un total de** [redacted] **viajes con un solo buque, cuando lo típico es que realice** [redacted] **es decir puede incrementar la capacidad ofrecida en** [redacted] **para cubrir incrementos extraordinarios en la demanda, lo cual es una flexibilidad importante. Cabe señalar, que el DP no incluye evidencia alguna respecto a que exista demanda no atendida.**

La ruta PICHILINGUE- MAZATLÁN, opera [redacted] **a la semana,** [redacted] **a la semana en cada sentido, lo cual hace un total de** [redacted] **viajes al mes, pero podría llegar a operar** [redacted] **viajes en meses de** [redacted] **días, también un incremento significativo de** [redacted]**. Esto significa que con los mismos recursos la capacidad** [redacted]**. Se insiste que el DP no presenta evidencia de demanda no atendida.**

La métrica denominada "*capacidad utilizada*" que se utiliza en el DP a veces puede resultar confusa si no se toma en cuenta la flexibilidad recién descrita que tienen los operadores de [redacted]**. La capacidad utilizada es el cociente entre la capacidad demandada y la capacidad operativa. Sin embargo, la capacidad operativa no es la capacidad máxima, lo cual es la causa de la confusión. La capacidad operativa es la capacidad que se oferta en un determinado periodo de tiempo, pero no es equivalente a la capacidad máxima, por la posibilidad que tiene el operador de realizar viajes extra.**

Por la posibilidad de realizar [redacted]**, la oferta del servicio es sumamente flexible. Esto no fue tomado en cuenta en el DP por lo que se concluye erróneamente que los operadores no tienen capacidad de reaccionar cuando otro operador restringe la oferta de servicio.**

Lo anterior es independiente de la posibilidad de [redacted]**, que toma poco tiempo, como señalamos arriba. También es independiente de la posibilidad de que entren otros competidores dado que no existen barreras de entrada, como se argumenta en la sección correspondiente.**

Eliminado: 5 renglones y 63 palabras

El argumento de BAJA FERRIES resulta **infundado**. Si bien del análisis de la evidencia que obra en el EXPEDIENTE aportada por APIBCS,[288] se desprende que existe suficiente flexibilidad para mover embarcaciones entre rutas y por ello aumentar la oferta, demostrando cómo incluso el mismo día una embarcación es capaz de operar ambas rutas, BAJA FERRIES no demostró [redacted]

Para probar esta hipótesis, se analizarán dos casos adicionales, al que propone BAJA FERRIES: i) cuando una sola embarcación puede incrementar la frecuencia de viajes, y ii) cuando la combinación de varias embarcaciones puede incrementar la frecuencia de viajes en una ruta.

En cuanto al primer punto, es cierto que la frecuencia de viajes de una sola embarcación pueda llegar a [redacted] en la ruta de Topolobampo, mientras que en la ruta Mazatlán el máximo observado es [redacted] aunque BAJA FERRIES argumenta que puede alcanzarse hasta [redacted].

Máximo de viajes por embarcación en un mes, 2018 – 2022[289]

[redacted]

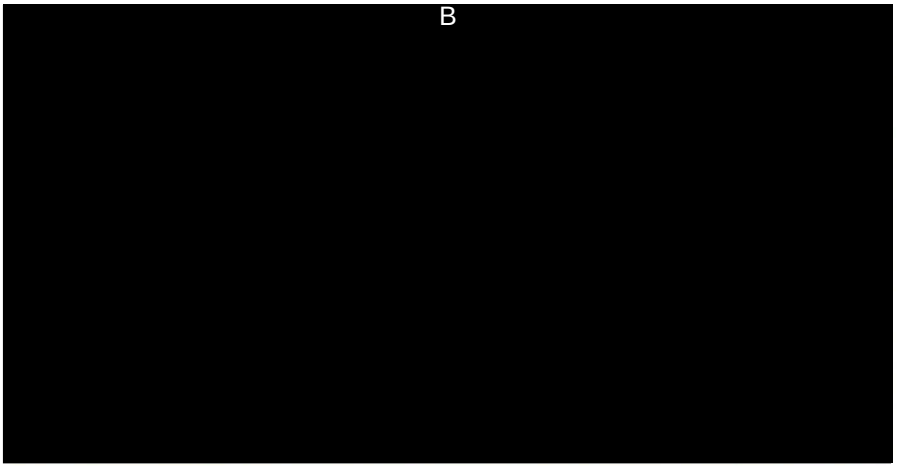
En cuanto al segundo punto, observamos que, en la ruta de Topolobampo, BAJA FERRIES es capaz de aumentar la oferta por encima de la media de [redacted] viajes hasta [redacted] viajes.

Distribución del número de viajes mensuales por empresa según ruta, 2018 – 2022[290]

[288] Folio 12324, archivo "*Tabla 7 Anexo 15.xlsx*".
[289] *Ídem*.
[290] Ídem.

Eliminado: 1 tabla, 4 renglones y 17 palabras

B



Lo anterior demuestra que BAJA FERRIES B , pero BAJA FERRIES no B .

3.5.3.4. Capacidad de restringir el abasto en el STMP

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[291]

> **TMC presta también STMP y el servicio de transporte aéreo es sustituto del STMP, lo que desvirtúa la aseveración de que BAJA FERRIES tiene la capacidad de restringir el abasto sin que competidores puedan contrarrestarlo.**

Dichas manifestaciones son **inoperantes** por **gratuitas**, ya que en el EXPEDIENTE no existe evidencia de que TMC participe en el mercado relevante, y aunque BAJA FERRIES lo argumenta, no fue acreditado, aunado a que los elementos presentados por BAJA FERRIES no contradicen lo señalado en el DP, pues corresponden a fechas posteriores al PERIODO. Respecto al servicio de transporte aéreo, se remite a lo señalado en el apartado "*Transporte aéreo de pasajeros*" de la presente resolución, donde se señaló que dicho servicio no es sustituto del STMP puesto que, entre otras cuestiones, cada demanda responde a características particulares, lo cual hará que los consumidores no vean como sustituto el otro medio de transporte. El análisis de tarifas del DP es el reflejo de ello, pues los usuarios del avión son una demanda con mayor disposición a pagar y, por ello, están en otro mercado que los que usan el TRANSBORDADOR.

Aunado a lo anterior, en los mercados relevantes de STMP la capacidad ocupada promedio fue de B durante el periodo dos mil dieciocho a dos mil veintidós, por lo que el hecho de que solo exista un único prestador de servicios implica que ante una interrupción o reducción del servicio no existe otro participante que pueda ofrecer de manera oportuna el STMP.

3.5.4. Análisis incorrecto de la determinación de barreras de entrada

---

[291] Página 96 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 1 gráfica, 1 renglón y 31 palabras

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[292]

> **En relación con el capítulo de barreras de entrada, la AI señala que en los MERCADOS RELEVANTES- que pretende haber analizado -existen importantes barreras que afectan la competencia efectiva y que dichas barreras son de tipo:**
>
> **• Económico,**
>
> **• normativo, y**
>
> **• otro tipo de barreras a la entrada.**

3.5.4.1. Respecto de las barreras a la entrada de tipo económico

En su escrito, BAJA FERRIES, manifiesta:[293]

> **La única supuesta barrera de entrada de tipo económico que equivocadamente señala el DP es el monto y plazo de recuperación de la inversión y realiza un análisis muy limitado.**
>
> **El DP no define umbrales que permitan decidir si la inversión necesaria es alta o qué plazo de recuperación es suficiente. No explica por qué considera los montos altos o inadecuados y simplemente expone cifras sin intentar motivar lo que la ley exige para demostrar barreras de entrada. No toma en cuenta las características de este mercado, particularmente que existe** [redacted] **, que limita que la inversión se convierta en barrera de entrada.**
>
> **El DP concluye que el monto de las inversiones necesarias para la adquisición de TRANSBORDADORES constituye barreras de entrada de tipo económico, con base en lo siguiente:**
>
> - **Los montos son significativos y en todos los casos observados se ha requerido crédito para comprar los TRANSBORDADORES.**
> - **Los plazos del crédito y el tiempo de recuperación de la inversión**
> - **El único uso alternativo observado lo constituye la posibilidad de vender las embarcaciones u ofrecer el servicio en otras rutas nacionales e internacionales bajo el mismo modelo de negocio.**
>
> **De conformidad con la teoría y la práctica de competencia, determinar cuándo el monto de la inversión se constituye como barrera de entrada debe justificarse en función del mercado en específico y las características de la actividad económica. Algunos académicos consideran que el monto de la inversión nunca puede constituir una barrera de entrada debido a que todos los participantes deben incurrir en ese costo**

---

[292] Página 96 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[293] Páginas 96 a 101 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 9 palabras

y los mercados de capital financiarán a cualquiera que tenga un plan de negocios razonable.[294]

En general, el monto de la inversión tendrá más probabilidad de convertirse en barrera de entrada si una alta proporción de dicha inversión es costo hundido, ya que esa parte de la inversión no se recuperaría cuando se deja la actividad; y si el acceso a financiamiento es difícil, ya que el inversionista tendría que financiar de su propia bolsa la inversión necesaria.[295]

En el caso de la adquisición de los TRANSBORDADORES no hay costos hundidos. El propio DP reconoce que BAJA FERRIES B [redacted] **. Además, al menos en el caso de BAJA FERRIES,** B [redacted] **.**

B [redacted] **.**

Para pronta referencia y comprobación de lo anterior, se incluye a continuación un cuadro con la información del monto de adquisición y venta de embarcaciones que ha vendido BAJA FERRIES.[296]

B [redacted]

[294] BAJA FERRIES cita: George Stigler, "The Organization of Industry""113-122 (1968); Richard Posner, "The Chicago School of Anti trust Analysis", University of Pennsylvania Law Review 925, 929 (1979).
[295] BAJA FERRIES cita: "Barriers to Entry." OECD Policy Roundtables 2005. P.30.
[296] BAJA FERRIES refiere: Definiciones:

B [redacted]

Eliminado: 1 tabla, 1 párrafo,12 renglones y 27 palabras

Del cuadro anterior se comprueba que la B **.**

Por otro lado, el DP señala que en todos los casos observados se ha requerido de B **para comprar los TRANSBORDADORES, lo cual de acuerdo con su dicho abona a que entonces se considere como barrera de entrada. Tal afirmación de la AI resulta a todas luces incorrecta y contradictoria puesto que por un lado señala que el acceso a financiamiento no es una barrera de entrada, pero por otro lado señala que el hecho de que BAJA FERRIES** B **sí lo es, aún y cuando es la propia AI quien reconoce que el acceso a financiamiento no es una barrera de entrada.**

En efecto, el DP expresa, sin probarlo, que se ha "*requerido*" B **para comprar las embarcaciones, dando a entender que los montos de la inversión son tan altos que** B **se puede entrar al mercado, sin probar o siquiera analizar si** B **Es más, un elemento importantísimo que la AI no tomó en cuenta es que en el acceso a financiamiento para comprar una embarcación,** B **.**

De igual forma, abonando al análisis incorrecto de la AI, se observa que el DP no analiza el hecho de que un agente económico que decida entrar al MERCADO RELEVANTE puede hacerlo a través del B **, lo cual evidentemente disminuiría los montos de la inversión necesarios para entrar al mercado.** B **es también un recurso muy utilizado en el mercado de embarcaciones, sin embargo, la AI decide no incluirlo en el análisis.**

El tema de arrendamiento o charteo de buques ha sido empleado tanto por BAJA FERRIES como por TMC para iniciar operaciones. El buque B [297] **De esta forma se comprueba que la supuesta inversión en la compra de un buque y plazo de recuperación de esta, no son barreras a la entrada de nuevos competidores, ni barreras para la expansión de actividades de los competidores actuales de BAJA FERRIES.**

Existen en el mercado B **y agentes económicos interesados en el STMC o STMP podrían incursionar en las RUTAS o SANTA ROSALÍA-GUAYMAS,** B **. Estas aseveraciones se probarán adicionalmente, mediante prueba pericial de un experto en ciencias de administración de empresas navieras y portuarias.**

---

[297] BAJA FERRIES refiere: Ver documento de prueba "*Reporte renta-charteo de embarcaciones 2018-2023.xls*". ".

Eliminado: 6 renglones y 75 palabras

En virtud de lo anterior, lo que el Pleno de esa COFECE debe analizar es que (i) la posibilidad de [redacted] **son elementos importantísimos que por un lado no analizó de manera correcta y suficiente la AI y, por el otro, eliminan la posibilidad y razonabilidad de que el monto de la inversión se constituya como barrera de entrada.**

Más aún, como ese Pleno podrá observar, el DP no incluye una explicación de por qué [redacted] **y el periodo de recuperación se constituye como barrera de entrada. Vale la pena reproducir lo que menciona el DP al respecto: "*En el mismo sentido,* [redacted] *y el tiempo de recuperación de la inversión han rondado entre [información testada].*".[298]**

Además de que la información crucial está testada, no existe ninguna discusión, análisis o determinación de por qué se consideran barreras de entrada. ¿Considera la autoridad esos plazos largos, cortos, o la relación [redacted] **y el plazo de recuperación es inadecuado? Son preguntas que no se responden, contienen o explican en el DP, lo cual debería ser suficiente para que ese Pleno declare la ilegalidad del DP.**

Manifesté a la AI que el plazo de recuperación de la inversión es de [redacted] **años mientras que** [redacted] **han sido de** [redacted] **años. Ciertamente esta es una relación sana en una inversión. A la** [redacted] **del periodo del** [redacted] **. No obstante, la AI no explica porque estas cifras son prueba de barrera de entrada.**

Aún más, la AI basó sus conclusiones solo en la información de TMC sin tomar en cuenta la de BAJA FERRIES. El pie de página 475 (cuatrocientos setenta y cinco) menciona que se tomó el plazo de recuperación de la inversión de las embarcaciones reportadas por las "*navieras*", de conformidad con la Tabla 59, misma que se refiere a los TRANSBORDADORES de TMC. Es decir, la información está tergiversada. Solo se tomó en cuenta la información de TMC (que además no se puede contrastar porque se encuentra testada) y no existe ninguna explicación de por qué no se tomó en cuenta la información de BAJA FERRIES.

El tercer elemento que el DP menciona acerca de porqué la inversión es una barrera de tipo económico es que el único uso alternativo lo constituye la posibilidad de vender las embarcaciones para operar en servicios similares en otras locaciones.

El DP intenta hacer parecer que la inversión en un TRANSBORDADOR se asemeja a un costo hundido al manifestar que un TRANSBORDADOR no puede prestar otros servicios marítimos por [redacted] **, pero esto es irrelevante si se puede vender la embarcación en un periodo corto de tiempo, como sucede en el** [redacted] **. No existe nada más fungible que el efectivo**

[298] Página 160 del DP.

Eliminado: 64 palabras

para poder destinar los recursos a cualquiera otra actividad económica, inclusive otra actividad marítima.

En conclusión, el DP no demuestra que el monto y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como los usos alternativos de la infraestructura y equipo de la inversión, constituyan barreras de entrada, sino al contrario, la información que se provee en el DP es suficiente para desvirtuar sus propias conclusiones.

En principio, las manifestaciones respecto a que el DP no define umbrales que permitan decidir si la inversión necesaria es alta o qué plazo de recuperación es suficiente son **inoperantes** por partir de una **premisa errónea**, puesto que la legislación en materia de competencia económica no impone a la AI la obligación de establecerse un umbral o un parámetro que determine en qué situaciones una inversión y su plazo de recuperación son altos. El análisis del DP sobre el costo de los TRANSBORDADOR está basado en los precios de los barcos de [**], por lo que sí se consideró al [B].[299] Lo anterior implica que el costo de la inversión podría ser mayor si se considerara la entrada con [B]. En este sentido, el DP considera el escenario más conservador y este Pleno considera que no es una barrera infranqueable, no obstante, al considerar el resto de las barreras, se puede considerar que sí existen barreras a la entrada en los MERCADOS RELEVANTES, principalmente la barrera estructural consistente en la saturación de los puertos que impide el acceso de otros participantes.

Respecto a que el mercado es líquido, activo y atractivo y que, en caso de no tener éxito, la embarcación se puede [B], se trata de manifestaciones **inoperantes** por **gratuitas**; toda vez que en todo caso, lo que prueba es que las barreras a la salida podrían ser menores para los agentes económicos que hayan prestado el STMC y el STMP.

Por lo que hace a las manifestaciones relativas a que existe la posibilidad para los nuevos competidores de [B], dichas manifestaciones son **infundadas** ya que si bien los agentes económicos pueden ingresar a los MERCADOS RELEVANTES a través de la compra de TRANSBORDADORES [B] y obteniendo el permiso correspondiente, existen restricciones a los horarios más preferidos por los usuarios y no podría acceder tampoco a los puertos que sufren saturación, como quedó acreditado en esta Resolución.

Adicionalmente, con independencia de los costos de las embarcaciones, BAJA FERRIES pasa por alto que también un nuevo competidor deberá acceder a instalaciones y servicios que los actuales competidores ya tienen, por ejemplo, estacionamientos, básculas, patios, rampas y demás instalaciones en la cual debería invertir. Durante ese proceso, un tercer competidor deberá invertir para acceder a las instalaciones necesarias para el uso de rampa para que los vehículos asciendan

---

[299] Contenida en el apartado "*6.2.1.2 Monto y plazo de recuperación de la inversión requerida, y ausencia de usos alternativos de infraestructura y equipo*" del DP. En dicho apartado se concluyó que el monto de las inversiones requeridas para la adquisición de TRANSBORDADORES para prestar el STMP y/o el STMC en los MERCADOS RELEVANTES, aun cuando éstas sean de [**], constituyen barreras a la entrada de tipo económico en los MERCADOS RELEVANTES, toda vez que dichos montos son significativos y, en todos los casos observados, se ha requerido de un [**] para comprar los TRANSBORDADORES.

Eliminado: 41 palabras

o desciendan de los TRANSBORDADORES, el uso de patios, la estadía de vehículos y los servicios de báscula para carga general y compartirlas con los otros dos oferentes.

Como obra en el EXPEDIENTE, el puerto de Pichilingue cuenta con los siguientes muelles especializados en recibir TRANSBORDADORES: "*Muelle no. 1 bis*", el "*Muelle no.1*", el "*Muelle no. 3*" y el "*Muelle no. 4*",[300] por lo que APIBCS señala que el puerto es común para ambas RUTAS, y que no existe capacidad disponible para recibir a nuevas NAVIERAS que presten el STMC y/o el STMP y para que los oferentes actuales incrementen sus operaciones.[301]

Asimismo, en el EXPEDIENTE obran diversas manifestaciones respecto a que el STMC y el STMP es más atractivo en los horarios nocturnos, puesto que los USUARIOS COMERCIALES arriban a BCS por la mañana, realizan el reparto de sus mercancías y regresan de nuevo a Topolobampo o Mazatlán con sus vehículos vacíos. Al respecto, se tiene lo siguiente:

TMC manifestó que "[…] *el mejor horario para navegar* [es] *por la noche y llegar al destino que es Puerto Pichilingue a una hora adecuada para hacer las entregas y poder regresar el mismo día. Y continuar con el flujo logístico.* [redacted] " y que "[…] [en] *Pichilingue solo* [existen] *dos muelles* [que] *tienen el calado necesario para el tamaño de embarcaciones*",[302] en los cuales no se permite el ingreso simultaneo de dos o más embarcaciones en el canal de navegación.

Por su parte, APIBCS manifestó que "[e]*l puerto principal es el de Pichilingue, el cual en horas de embarque se congestiona su acceso, al no contar con un estacionamiento previo al ingreso del puerto, así mismo* [sic] *el tiempo de las revisiones aduanales crean cuello de botella. Los otros puertos no presentan problemas de saturación. Cualesquiera proyectos que se pretenda realizar en el Puerto de Pichilingue, se deberá considerara* [sic] *una solución al congestionamiento*".[303]

Como se puede observar de lo anterior, en el puerto de Pichilingue se cuenta con cuatro muelles; sin embargo, solo dos son óptimos para prestar el STMC y el STMP, considerando que no se permite el ingreso simultaneo por el canal de navegación. También se desprende que, si bien APIBCS reconoce que su puerto se encuentra en condiciones de recibir a una tercera naviera o que las ya existentes aumenten su capacidad, también reconoció que "*en horas de embarque se congestiona su acceso*", y que son los muelles destinados a TRANSBORDADORES los únicos que presentan problemas de saturación.

También se desprende que para los USUARIOS COMERCIALES resulta "[…] *el mejor horario para navegar* [es] *por la noche y llegar al destino que es Puerto Pichilingue a una hora adecuada para hacer las entregas y poder regresar el mismo día.*"

De todo lo anterior se desprende que un posible tercer competidor se enfrentaría a un problema de saturación en el puerto de Pichilingue y Topolobampo, en las horas más demandadas por los usuarios comerciales, por lo que el tercer competidor se enfrentaría a una barrera de acceso a

---

[300] Folio 577. Archivo electrónico denominado "*Anexo 11 Infraestructura STMC y STMP.pdf*", páginas 1 a 3.
[301] Folio 12322.
[302] Folio 629. Archivo electrónico denominado "*REQ. 28 RUTAS, HORARIOS Y DURACION STMC.pdf*", página 2.
[303] Folio 577. Archivo electrónico denominado "*Anexo 6 PMDP y Modificaciones.pdf*", página 76.

Eliminado: 15 palabras

insumos, puesto que adicional a la compra de la embarcación, los gastos del financiamiento, de acceso a servicios portuarios, también debería ofrecer su servicio en horarios menos competitivos.

Como se desprende de la evidencia que fue presentada por BAJA FERRIES (anexo "*Ocupación muelles de transbordadores en PIC.XLSX*"), tres muelles son los que se usaron principalmente para el STMC y el STMP ("[redacted]"); asimismo, fueron [redacted] los arribos al muelle "Muelle 4/Muelle MUM 1", y el muelle "Muelle MUM 2" presentó [redacted], lo que es consistente con lo manifestado por TMC.[304]

Si bien el Puerto de Pichilingue cuenta con cinco muelles, solo dos tienen las características óptimas para recibir las embarcaciones que prestan el STMC.

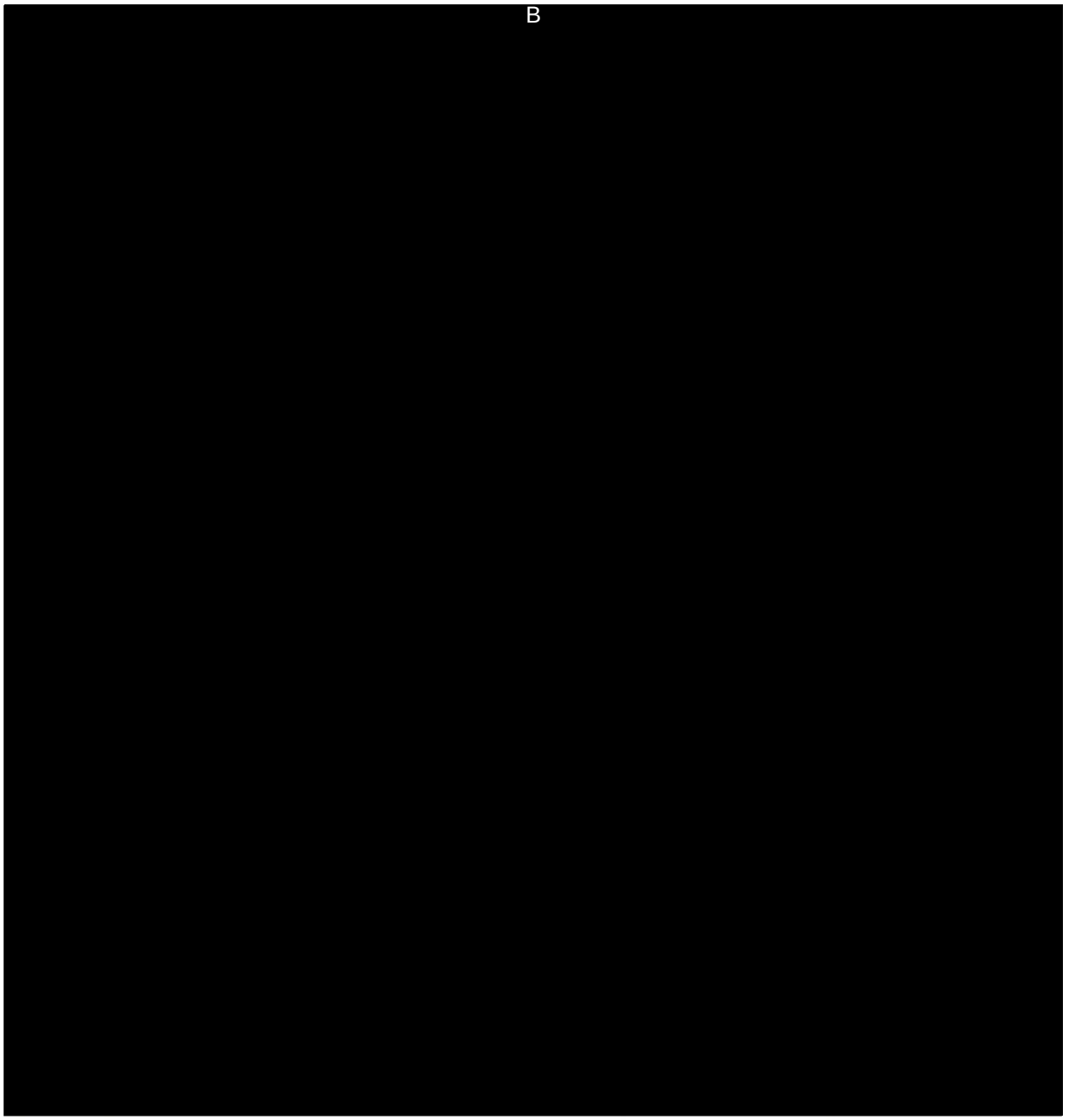
Asimismo, se encuentra evidencia en el EXPEDIENTE, de que existe dos puertos saturados, lo que no permitiría la entrada de nuevos prestadores del STMC y/o STMP. De la prueba 4.2.3 se desprende que el Puerto de Topolobampo no cuenta con capacidad disponible.[305] Del mismo modo, de la prueba 4.2.15.1.2 se desprende que el Puerto de Pichilingue tampoco cuenta con capacidad operativa para recibir a otros prestadores del STMC y STMP. [306]

[Espacio sin Texto]

[304] Información contenida en el anexo "*Ocupación muelles de transbordadores en PIC.XLSX*", contenido en la carpeta denominada "*Anexo 25*" del ESCRITO DE MANIFESTACIONES BJ. Folio 16016.
[305] Oficio ASIPONATOPO-DG-008/2023 con anexos, tabla presentada en la respuesta número 19. Folio 780.
[306] Archivo electrónico en formato "*excel*" que lleva por nombre "*Tabla 1 Anexo 12*". Folio 12324.

Eliminado: 11 palabras

B



Ahora bien, del movimiento que se desprende de esa ilustración, es posible reconocer que los horarios de mayor ocupación son los que abarcan de las B de la mañana a las B de la tarde y de las B horas a las B horas, horarios que pueden ser los más competitivos, que es acorde con lo antes señalado por TMC y APIBCS.

Eliminado: 1 gráfica y 9 palabras

Asimismo, si bien existe disponibilidad en los muelles, son en los horarios menos competitivos.[307]

B

De lo anterior, se concluye que sí existe una barrera puesto que aunado al costo de la embarcación , una tercera naviera se enfrentaría con un congestionamiento en el puerto de Pichilingue que alargaría más el tiempo de retorno de inversión, pues tendría B [308] o tendría que ofrecer su servicio en horarios menos competitivos y con un precio menor para hacer atractivo su servicio, dificultando su operación y rentabilidad

Si bien de las gráficas contenidas en este apartado se puede observar que el muelle "*Muelle 4/ Muelle MUM 1*" se encuentra B en ciertos horarios y días competitivos, lo cierto es que en el EXPEDIENTE obran manifestaciones que permiten suponer que dicho muelle B [309]

Incluso, se observa que los horarios menos competitivos, que abarcan de las B B, los muelles en gran medida se encuentran ocupados por alguna embarcación, lo que incluso podría dejar de manifiesto que no es posible la entrada de una tercera naviera por no encontrar espacio y su única opción sería prestar el servicio en otro muelle, lo que implica un costo económico y diversos aspectos jurídicos tales como permisos, que debería sobrepasar.

Finalmente, las manifestaciones respecto a que es irrelevante si la inversión en un TRANSBORDADOR se asemeja a un costo hundido al no poder prestar otros servicios marítimos por la diferencia en el diseño de las embarcaciones, el DP no se señaló que la inversión de un TRANSBORDADOR se asemeje a un costo hundido, particularmente, porque el costo de la

---

[307] Elaboración propia con información contenida en el anexo "*Ocupación muelles de transbordadores en PIC.XLSX*", contenido en la carpeta denominada "*Anexo 25*" del ESCRITO DE MANIFESTACIONES BJ. Folio 16016.

[308] De conformidad con el anexo "*Anexo 11 Infraestructura STMC y STMP.pdf*", el muelle MUM2 está destinado a los cruceros que lleguen al puerto de Pichilingue.

Eliminado: 1 gráfica, 3 renglones y 17 palabras

embarcación podría recuperarse en un futuro, por ejemplo, vendiendo dicha embarcación. En el DP se señaló que, dadas las características de las embarcaciones utilizadas para el STMC y el STMP, los potenciales competidores no tendrían posibilidad de usar esas embarcaciones para obtener una utilidad y contrarrestar los costos de su operación o disminuir el tiempo de retorno de inversión, y la única alternativa observada fue [redacted].

Finalmente, cabe señalar que el DP no asegura ni concluye que estas barreras económicas sean insuperables, sino que solamente se refieren a su existencia, las cuales son consideradas por este Pleno, en conjunto con las demás barreras y con el resto las condiciones que imperan en los MERCADOS RELEVANTES analizados.

3.5.4.2. Respecto de las barreras a la entrada de tipo normativo

En su escrito, BAJA FERRIES manifiesta:[310]

> **La AI determina de manera incorrecta como una barrera a la entrada de tipo normativo la interpretación que hace de la LIE. La AI hace afirmaciones gratuitas e incorrectas al señalar sin que "*el hecho de que los inversionistas extranjeros no tengan la posibilidad de tener la mayoría de la participación y/o control en la sociedad en un mercado en el que son necesarios los altos costos de inversión puede desincentivar la entrada de inversionistas extranjeros al mercado*". Con base en esa simple y parca afirmación sin evidencia es que la AI intenta fundamentar que existe una barrera de entrada de tipo normativo en el MERCADO RELEVANTE.**
>
> **Del análisis de la afirmación de la AI citada en el párrafo anterior se evidencia que lo que dicha autoridad considera como barrera a la entrada de tipo normativo no es propiamente el contenido del artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN, es más ni siquiera el contenido del artículo 7, fracción III, inciso (v) de la LIE, lo que la AI considera en el caso que nos ocupa como una barrera de entrada de tipo normativo en realidad es lo que dicha autoridad supone que es un desincentivo para los inversionistas extranjeros, pero no comprueba que efectivamente sea un desincentivo.**
>
> **La AI señala que "*el hecho de que los inversionistas extranjeros no tengan la posibilidad de tener la mayoría de la participación vio (sic) control en la sociedad en un mercado en el que son necesarios los altos costos de inversión puede desincentivar la entrada de inversionistas extranjeros al mercado*", pero eso es una mera interpretación que va más allá de la Ley, es decir más allá de un tema normativo. La AI jamás prueba cómo es que el hecho de que inversionistas extranjeros no tengan la posibilidad de tener la mayoría y/o control se traduce en un desincentivo, hace meras afirmaciones gratuitas que además no son derivadas de la norma.**
>
> **Al no existir una barrera a la entrada de tipo normativo en el caso que nos ocupa, la AI se vio en la necesidad de hacer una interpretación más allá de la propia norma para intentar confundir y convencer basado en un error de una supuesta existencia de**

[310] Páginas 101 a 111 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 1 renglón y 7 palabras

barrera de tipo normativo; sin embargo, lo cierto es que no existe tal barrera de tipo normativo.

Para abundar en el tema, es importante determinar lo que señala la LEY DE NAVEGACIÓN en conjunto con la LIE.

La LEY DE NAVEGACIÓN establece en su artículo 10 que una embarcación será mexicana cuando (i) esté abanderada y matriculada en alguna capitanía de puerto a solicitud de su propietario o naviero, y (ii) en su caso, presente la dimensión de la Bandera de su país de origen. El mismo artículo, clasifica las embarcaciones para su matriculación en dos categorías: (a) por su uso, dentro de las que se incluyen las de transporte de pasajeros y transporte de carga, y (b) por sus dimensiones, distinguiéndose entre embarcaciones mayores (de 500 UABs o mayor) y menores (de menos de 500 UBAs).[311]

Del contenido de la LEY DE NAVEGACIÓN tenemos que la operación y explotación en navegación interior y de cabotaje, se encuentra en efecto reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. No obstante, el contenido del artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN y el resto de los artículos previamente mencionados, deben interpretarse de manera sistemática con las disposiciones de la LIE; la cual permite de manera clara y expresa la participación de extranjeros en la prestación de los STMC y STMP.

El artículo 2 de la LIE define a la inversión extranjera en su fracción II, incisos a) y b) como "*La participación de inversionistas extranjeros, en cualquier proporción, en el capital social de sociedades mexicanas*" así como "*La participación de inversionistas extranjeros en las actividades y actos contemplados por la ley*".

De conformidad con el artículo 4 de la LIE, por regla general, la inversión extranjera podrá participar en cualquier proporción en el capital social de sociedades mexicanas, adquirir activos fijos, ingresar a nuevos campos de actividad económica o fabricar nuevas líneas de productos, abrir y operar establecimientos, y ampliar o relocalizar los ya existentes.

No obstante, el artículo 7, fracción III, inciso (v) de la LIE señala que sí existe la posibilidad de que inversionistas extranjeros participen en sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, es decir, para efectos del MERCADO RELEVANTE analizado por la AI si existe la posibilidad de que inversionistas extranjeros participen en dicho mercado.

Ahora bien, por lo que respecta al último párrafo, si bien existe un límite de participación de los inversionistas extranjeros, lo cierto es que el Titulo Quinto de la LIE da la posibilidad de aumentar dicho porcentaje a través de la inversión neutra, elemento que la AI decidió ignorar.

---

[311] BAJA FERRIES cita el artículo 10, 11, 13, fracción I, 20 y 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN.

En ese tenor, resulta claro que la AI realiza un análisis e interpretación incorrectos sobre la legislación aplicable, eliminando la posibilidad de la inversión neutra prevista en el Titulo Quinto de la LIE. La AI pretende sostener que existe una imposibilidad absoluta de que los inversionistas extranjeros puedan tener la mayoría de la participación y/o control en la sociedad.

El Titulo Quinto de la LIE, específicamente el artículo 18 señala que:

> **"*Artículo 18.- La inversión neutra es aquella realizada en sociedades mexicanas o en fideicomisos autorizados conforme al presente Título y no se computará para determinar el porcentaje de inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicanas*."**

El marco legal de la inversión extranjera contempla actividades económicas restringidas, reservadas y reguladas, si bien las últimas están sujetas a porcentajes límites de participación de la inversión extranjera que van del 10% al 49%, lo cierto es que actividades con 49% de inversión extranjera son susceptibles de aumentar su porcentaje de participación en el capital social de las sociedades mexicanas.

La posibilidad de que inversionistas extranjeros puedan aumentar su participación a través de la inversión neutra es prueba del error cometido por la AI y, por tanto, de la ilegalidad del DP al señalar que existe una supuesta barrera a la entrada de tipo normativo. Lo cierto es que la inversión neutra da la posibilidad a los inversionistas extranjeros de aumentar su participación en el capital social de empresas dedicadas al STMC y al STMP, situación que no fue tomada en cuenta ni analizada por la AI.

De lo hasta aquí expuesto tenemos que (i) la AI no probó en el DP que el hecho de que los inversionistas extranjeros no tengan la posibilidad de tener la mayoría de la participación y/o control en la sociedad pueda desincentivar la entrada de inversionistas extranjeros al mercado y (ii) que aun suponiendo sin conceder que existiera el desincentivo referido por la AI, dicho desincentivo es superado mediante la posibilidad de la inversión neutra.

Adicional a lo anterior, hice del conocimiento de la AI que del año dos mil dieciocho a dos mil veintidós la SEMAR otorgó treinta y tres permisos de importación temporal para embarcaciones extranjeras en navegación en cabotaje con diversa carga a mover desde o hacia Baja California Sur a distintas empresas cuyo volumen rebasa los dos punto un millones de toneladas.[312]

Para pronta referencia del Pleno, se exhibe adjunto al presente escrito los PERMISOS otorgados por la SEMAR a los que se hace referencia. Lo anterior desvirtúa de manera contundente la afirmación incorrecta de la AI en el sentido de que existe un desincentivo por parte de los inversionistas extranjeros para la entrada al MERCADO RELEVANTE.

---

[312] BAJA FERRIES refiere: Ver anexos 33 y 33.1 del Requerimiento de información realizado por COFECE al Promovente.

Una vez expuestas las cuestiones anteriores, resulta relevante atender ahora a la "*Guía para la Evaluación de Regulación desde la óptica de Competencia*" publicada por esa COFECE en mayo de dos mil quince, en la que se establece cómo identificar si una regulación obstaculiza la competencia. La cual confirma que ni la LEY DE NAVEGACIÓN ni la LIE obstaculizan la competencia.

En efecto, la Guía de COFECE establece que existen cuatro rubros fundamentales para evaluar la regulación desde una perspectiva de competencia, en función si esta: 1) limita el número de empresas, 2) inhibe la capacidad o aptitud para competir de una o varias empresas; 3) limita las opciones e información disponible para los consumidores; o 4) reduce los incentivos de las empresas para competir.

Atendiendo al propio cuestionario de evaluación de impacto y efectos en la competencia contenido en la Guía de COFECE, y a todos los razonamientos que se han desarrollado hasta este punto, ese Pleno podrá constatar que las disposiciones de mérito en los MERCADOS RELEVANTES no constituyen una barrera a la entrada toda vez que:

1. No otorga derechos especiales o exclusivos a ciertos agentes para prestar el servicio u ofrecer bienes. Esto, en virtud de que (i) se permite que la inversión extranjera participe en NAVIERAS que presten el STMC y STMP.

2. No establecen procedimientos de obtención de licencias, permisos o autorizaciones como requisitos para iniciar operaciones, o bien iniciar alguna actividad adicional; tal como la propia AI lo reconoce de manera expresa en el DP.

3. No crea esquemas preferenciales en las compras de gobierno a efecto de promover o beneficiar a algunos agentes.

4. No establece requisitos técnicos, administrativos o de tipo económico para que los agentes participen en los mercados.

5. Ni tampoco establece condiciones o delimita áreas geográficas u horarios para ofrecer bienes o servicios.

Como podrá observarse, se desprende que en el caso a estudio no se constituye ninguna barrera a la entrada de tipo normativo.

Así pues, dado que en el DP se reconoce además por la propia AI que los requerimientos para obtener un permiso para prestar el STMC y STMP no pueden considerarse una barrera a la entrada;[313] se concluye que en la especie no existen barreras a la entrada de carácter normativo de ningún tipo.

---

[313] BAJA FERRIES refiere: Ver página 164, párrafo tercero del DP que a la letra señala: "*De lo anterior, esta AI observa que, no obstante que los agentes económicos que han entrado o deseen entrar a prestar el STMC y/o el STMP en navegación de cabotaje*

> **En esa tesitura, de todo lo hasta aquí expuesto, ese Pleno deberá concluir que en el caso que nos ocupa no existen las barreras a la entrada a los MERCADOS RELEVANTES determinadas por la propia AI en el DP. Máxime tomando en consideración que la propia SEMAR otorgó más de treinta y tres permisos de importación temporal para embarcaciones extranjeras en navegación en cabotaje con diversa carga a mover desde o hacia Baja California Sur a distintas empresas cuyo volumen rebasa los dos punto un millones de toneladas, lo cual evidencia que no existen barreras de entrada de tipo normativo significativas.**

Dichas manifestaciones son **infundadas**, puesto que el DP señala que "*se desprende que las sociedades extranjeras pueden participar limitadamente en la prestación del STMP y del STMC en la modalidad de TRANSBORDADOR hasta en un 49% (cuarenta y nueve por ciento) en sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje. No obstante que la restricción establecida en la LEY DE NAVEGACIÓN y la LIE no es total, el hecho de que los inversionistas extranjeros no tengan la posibilidad de tener la mayoría de la participación y/o control en la sociedad en un mercado en el que son necesarios los altos costos 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 para inversionistas extranjeros*"[314].

Es decir, la AI señaló que constituye una barrera a la entrada para la inversión extranjera que el artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN y el artículo 7, fracción III, inciso v), de la LIE establezcan que las sociedades extranjeras pueden participar **limitadamente** en la prestación del STMP y del STMC, en la modalidad de TRANSBORDADOR, hasta en un 49% (cuarenta y nueve por ciento) en sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje.

En efecto, del texto de dichas disposiciones legales es posible advertir tal limitante, pues se establece en el artículo 40, de la LEY DE NAVEGACIÓN, 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 mexicano se requiere, entre otras cuestiones, ser mexicano o sociedad constituida conforme a la legislación mexicana; asimismo, la Ley de Inversión Extranjera establece 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%* [cuarenta y nueve por ciento] *en:*
>
> [...]

---

a través de TRANSBORDADORES en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA necesitan el PERMISO, cumplir con los requisitos y pagos de derechos correspondientes, así como acceder a servicios portuarios, previo pago de éstos, no existe evidencia en el EXPEDIENTE que permita inferir que estos constituyen una barrera infranqueable a la entrada en el MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA". ".

[314] Página 162 del DP.

v) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje [...]".

De hecho, las limitantes citadas se encuentran claramente en los supuestos del documento que ellos mismos refieren ("*Guía para la Evaluación de Regulación desde la óptica de Competencia*"), pues limitan el ingreso de cierto tipo de empresas al mercado. Incluso, la restricción a la participación de inversión extranjera hasta el 49% (cuarenta y nueve por ciento) prevista en la LIE para el caso del cabotaje es absoluta, pues el mecanismo de inversión neutra al que ellos refieren, en términos de esa misma ley, no computa para efectos de determinar el porcentaje de inversión extranjera, pues tiene características y derechos distintos. Asimismo, respecto a que se han emitido diversos permisos temporales para navegación de cabotaje por parte de la SEMAR se señala que del análisis de los elementos que obran en el EXPEDIENTE, con independencia de que se trata de elementos aportados por la ciencia, se desprende que, como el mismo BAJA FERRIES señala, son permisos temporales, no para prestar el STMC o el STMP y competir con BAJA FERRIES y TMC; asimismo, los mismos tienen por objeto únicamente movilizar carga de diferente índole sin señalar las características exactas de dichas operaciones, por lo que sus manifestaciones son **inoperantes** por **gratuitas**.

A manera de ejemplo se cita el contenido de dichos elementos que se presentaron en formato Excel:[315]

Agente económico al que se otorgó un permiso temporal para navegación de cabotaje que autorizó movilizar cargas desde o hacia Puertos de Baja California Sur	Embarcación extranjera a la que se otorgó el permiso temporal para navegación de cabotaje	Bandera de la embarcación.	Carga en Toneladas Métricas autorizadas a transportar	Tipo de carga movilizada
Mexmarine Services, S.A. de C.V.	Alithia	República de Malta	33,000	maíz blanco a granel
NGB Express Lines, S.A.P.I. de C.V.	Alma del Mar	Liberia	500,000	roca a granel y fertilizantes
Navemar de México, S.A. de C.V.	Aries	San Vicente y las Granadinas		carga contenerizada
Navemar de México, S.A. de C.V.	Aries	San Vicente y las Granadinas		carga contenerizada
Navemar de México, S.A. de C.V.	Aries	San Vicente y las Granadinas		carga contenerizada
Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V.	Capo Vaticano	Panamá		servicio de remolque
Naviera Ballena Azul, S. de R.L. de C.V.	Castillo de Villalba	España		operar terminal de gas
Naviflet, S.A. de C.V.	Celsius Manhattan	Republica de las Islas Marshall	20,000	acido sulfurico
Naviflet, S.A. de C.V.	Celsius Messina	Republica de las Islas Marshall	40,000	acido sulfurico

Como se puede advertir de dicho elemento, los navíos cuentan o contaron con un permiso temporal para navegación de cabotaje, aunado a que en todos los casos se trata de transportación a granel o

[315] Folio 577. Contenido en el archivo "Anexo 33.1".

carga en contenedores, que como fue señalado, no es sustituto del STMC, ello sin considerar que no se describen las rutas en las cuales se otorgó el permiso temporal.

Adicionalmente, los permisos temporales referidos por BAJA FERRIES, conforme a los artículos 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN y 229 del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN, solo se otorgan cuando: "*En caso de no existir embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas o bien cuando impere una causa de interés público*", considerando como causa de interés público: "*aquéllas que creen las condiciones o circunstancias que contribuyan a evitar un riesgo para la seguridad de la Navegación y la salvaguarda de la vida humana en el mar, así como para la salud y bienestar de la población o el medio ambiente, o cuando se trate de la prestación de servicios que de forma inmediata sea indispensable atender para un área geográfica o sector de la población en general*". Además, los navieros deben ser mexicanos, aunque las embarcaciones estén abanderadas en otros países, requiere la existencia de un contrato de fletamiento y solo tienen una vigencia de 3 (tres) meses, prorrogables por 7 (siete) ocasiones. El contenido de dicho artículo deja de manifiesto que las embarcaciones que operan con un permiso provisional no pueden competir en el STMC o el STMP, lo que hace que su argumento sea **infundado**.

Respecto a las manifestaciones consistentes en que existe la posibilidad de que inversionistas extranjeros puedan aumentar su participación a través de la inversión neutra, dichas manifestaciones son **infundadas**, ya que conforme al artículo 20 de la LIE, "***Se considera neutra la inversión en acciones sin derecho a voto o con derechos corporativos limitados, siempre que obtengan previamente la autorización de la Secretaría y, cuando resulte aplicable, de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores***". Así, esos aumentos a los que hace referencia BAJA FERRIES no confieren una mayor participación de inversión extranjera, y se trata de acciones sin derecho a voto o con derechos corporativos limitados. Estas restricciones desincentivan la inyección de capital foráneo por el sólo hecho de que el inversionista no pueda tener control sobre la sociedad de que se trate. Si fuese indistinta la naturaleza entre la inversión extranjera y la inversión neutra en términos de la LIE, entonces perdería sentido esa distinción y los límites a la participación en actividades restringidas previstas por el Legislador. Por tal motivo, estas disposiciones sí constituyen una barrera a la entrada de tipo normativa.

3.5.4.3. Respecto de otro tipo de barreras a la entrada

En su escrito, BAJA FERRIES manifiesta:[316]

> **La AI consideró que: i) la poca transparencia en la necesidad del servicio de remolcador para el STMC y/o STMP, ii) los cobros realizados unilateralmente por la prestación de dicho servicio, y iii) la existencia de pocos competidores en ese servicio; representan un incremento en los costos para las NAVIERAS, constituye un elemento que, previsiblemente, puede generar una distorsión en la oferta de los actuales y potenciales competidores de los MERCADOS RELEVANTES.**
>
> **Del análisis que realice el Pleno del DP, en específico en relación con la sección de otro tipo de barreras, la AI basa sus argumentos única y exclusivamente en declaraciones sin sustento realizadas por TMC. Sorprendentemente para mí, la AI llega a las**

[316] Páginas 111 a 113 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

afirmaciones anteriores sin un análisis y desarrollo de argumentos que sustenten por ejemplo cómo es que el costo de remolcador puede ser una barrera ni cómo generaría una distorsión en la oferta de los competidores de manera desigual.

El primer argumento gratuito esgrimido por la AI es la poca transparencia en la necesidad del servicio de remolcador para el STMC y STMP. Como ese Pleno podrá observar, contrario a lo señalado por la AI, la necesidad del uso del remolcador está justificada en un tema de seguridad y eficiencia en la operación de los TRANSBORDADORES.

En efecto, para las maniobras de atraque, desatraque y enmiendas es obligatorio el uso del servicio de remolque para las embarcaciones mayores a dos mil quinientas toneladas de registro bruto, debido a que a mayor dimensión de la embarcación es mayor el riesgo de seguridad tanto de los pasajeros como de la tripulación. Es decir, la justificación que a decir de la AI no existe sobre el uso del remolcador para los TRANSBORDADORES sí existe y es un tema de garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones, así como de eficiencia, situación que se demostrará con la prueba pericial en materia de logística de puertos ofrecida, desvirtuando así lo señalado por la AI.

Por lo que respecta a los supuestos "*cobros realizados de manera unilateral por la prestación de dicho servicio*" no me queda claro si lo que insinúa la AI es que se deba realizar un cobro coordinado ni cómo es que el hecho de que un prestador de algún servicio realice un cobro unilateral por el servicio ofrecido puede generar una distorsión en la oferta de los actuales y potenciales competidores de los MERCADOS RELEVANTES, no hay evidencia en el DP de que ese simple hecho pueda alterar la oferta de otros competidores.

Finalmente, el tercer y último argumento gratuito de la AI es que la existencia de pocos competidores en ese servicio representa un incremento en los costos para las NAVIERAS. Esta afirmación es la más grave porque de manera simple y sin haber realizado un análisis de costos o un análisis de las condiciones de competencia en el mercado de la prestación del servicio de remolcadores se aventura a declarar que tal situación representa un incremento en los costos para las NAVIERAS.

Como ese Pleno podrá notar, en ninguna parte del DP la AI señala el porcentaje o cuál es de manera concreta el supuesto "*incremento*" en los costos de las NAVIERAS- La AI no analizó el mercado de remolcadores ni los costos en dicho mercado, luego entonces no puede afirmar que el que existan pocos competidores implica un incremento *per se* en los costos de las NAVIERAS.

De lo hasta aquí expuesto, ese Pleno deberá concluir que en este caso no existen elementos que previsiblemente puedan alterar la oferta de otros competidores en el STMP y STMC.

Las manifestaciones anteriores son **fundadas** pero **insuficientes**, de conformidad con lo siguiente:

En el DP se concluye "*que: **i)** la poca transparencia en la determinación de la necesidad del servicio de remolcador para el STMC, **ii)** los cobros realizados unilateralmente por la prestación de dicho servicio, y **iii)** la existencia de pocos competidores en ese servicio repercute en un incremento en los costos, lo que constituye un elemento que, previsiblemente, puede alterar la oferta de los actuales y potenciales competidores de los MERCADOS RELEVANTES del STMC, no necesariamente de manera igualitaria*".

Como se desprende de las conclusiones anteriores, la AI no señaló expresamente que el servicio de remolque obligatorio constituyera una barrera a la entrada, ni realizó un análisis respecto de por qué dicho servicio y su carácter obligatorio podría constituir una barrera a la entrada, lo que el DP señaló es que en algún momento, dicha situación podría alterar la oferta de los actuales o potenciales competidores de los mercados.[317] En este sentido, es cierto lo que señala BAJA FERRIES en cuanto a que no se realizó un análisis que respalde la existencia de una supuesta barrera a la entrada, pues solo se señaló que podría alterar la oferta de los competidores actuales o potenciales, explicando que podría generar un incremento en los costos de los competidores.

En efecto, el contenido del DP y las constancias que obran en el EXPEDIENTE, no permiten reconocer elementos de convicción o manifestaciones que indiquen a este Pleno que el servicio de remolque y su carácter obligatorio podrían constituir una barrera a la entrada. Sin embargo, esto es **insuficiente**, pues de conformidad con el contenido de la presente resolución, la AI acreditó los extremos de su DP y acreditó que en los MERCADOS RELEVANTES no existen condiciones de competencia efectiva.

Adicionalmente, este Pleno identifica como una posible barrera estructural el tamaño de mercado, el cual podría ser insuficiente para que un tercer agente económico entre como prestador del STMC. Lo anterior se podría inferir si la demanda está estancada o que se espera un crecimiento bajo. En este sentido, de la información de Baja Ferries, se observa que su demanda (medida como unidades transportadas) B .

Punto de Origen	2018	2019	2020	2021	2022
PUERTO DE GUAYMAS	B				
PUERTO DE MAZATLÁN					
PUERTO DE PICHILINGUE					
PUERTO DE SANTA ROSALÍA					
PUERTO DE TOPOLOBAMPO					
Total general					

Punto de Origen	2018	2019	2020	2021	2022
PUERTO DE GUAYMAS	B				
PUERTO DE MAZATLÁN					
PUERTO DE PICHILINGUE					
PUERTO DE SANTA ROSALÍA					
PUERTO DE TOPOLOBAMPO					
Total general					

[317] Véase el apartado "*6.2.4 Elementos que, previsiblemente, pueden alterar la oferta de otros competidores*" del DP, en donde se señaló que las condiciones en que se presta el servicio de remolque son un "*elemento que, previsiblemente, puede alterar la oferta de los actuales y potenciales competidores de los MERCADOS RELEVANTES del STMC, no necesariamente de manera igualitaria*".

Eliminado: 1 renglón, 60 celdas y 13 palabras

Por otro lado, se tiene que el pronóstico de carga por transbordador que presenta el PMDP BCS es de 2.7% (dos punto siete por ciento), 4% (cuatro por ciento) y 5.1% (cinco punto uno), para los escenarios base, medio y optimista, respectivamente.[318] Por otra parte, las estimaciones de crecimiento poblacional del Consejo Nacional de Población, para el estado de BCS, presentan una desaceleración para los siguientes veinte años, por lo tanto, la demanda de los habitantes, aunque sí crecerá, lo hará a un ritmo más lento.

Año	PMDP BCS			CONAPO
	Base	Medio	Optimista	Población
2022				
2023	2.7%	4.0%	5.1%	2.22%
2024	2.7%	4.0%	5.1%	2.15%
2025	2.7%	4.0%	5.1%	2.07%
2026	2.7%	4.0%	5.1%	1.99%
2027	2.7%	4.0%	5.1%	1.92%
2028	2.7%	4.0%	5.1%	1.85%
2029	2.7%	4.0%	5.1%	1.78%
2030	2.7%	4.0%	5.1%	1.71%
2031	2.7%	4.0%	5.1%	1.65%
2032	2.7%	4.0%	5.1%	1.59%
2033	2.7%	4.0%	5.1%	1.53%
2034	2.7%	4.0%	5.1%	1.48%
2035	2.7%	4.0%	5.1%	1.42%
2036	2.7%	4.0%	5.1%	1.37%
2037	2.7%	4.0%	5.1%	1.32%
2038	2.7%	4.0%	5.1%	1.27%
2039	2.7%	4.0%	5.1%	1.22%
2040	2.7%	4.0%	5.1%	1.16%
2041	2.7%	4.0%	5.1%	1.11%
2042	2.7%	4.0%	5.1%	1.06%

Otra parte importante de la demanda es la correspondiente al turismo que recibe BCS, tanto de turistas nacionales como extranjeros. Con información del gobierno de BCS,[319] se obtuvieron estadísticas de la cantidad de turistas que llegan anualmente a este estado. No obstante, no se cuenta con información actualizada, sino hasta el año 2019 (dos mil diecinueve).

Otra parte importante de la demanda es la correspondiente al turismo que recibe BCS, tanto de turistas nacionales como extranjeros. Con información del gobierno de BCS,[320] se obtuvieron estadísticas de la cantidad de turistas que llegan anualmente a este estado. No obstante, no se cuenta con información actualizada, sino hasta el año dos mil veinte.

Turistas (miles)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totales	1,875.90	1,887.90	1,740.50	1,939.80	2,152.10	2,583.60	3,115.60	3,218.60	1,808.822

[318] https://apibcs.com.mx/desarrollo-portuario/

[319] https://www.datatur.sectur.gob.mx/ITxEF/ITxEF_BCS.aspx y http://sig.bcs.gob.mx/seip/app/estadistica_inf_estra_tur.htm

[320] https://www.datatur.sectur.gob.mx/ITxEF/ITxEF_BCS.aspx y http://sig.bcs.gob.mx/seip/app/estadistica_inf_estra_tur.htm

Extranjeros	1,096.40	1,124.40	1,059.20	1,110.30	1,442.40	1,752.00	2,103.60	2,013.70	
Nacionales	779.5	763.4	681.2	829.5	729.7	831.6	1,012.00	1,204.80	
Crecim. Total		0.64%	-7.81%	11.45%	10.94%	20.05%	20.59%	3.31%	-43.8%

3.5.5. Existencia y poder de los competidores

En su escrito, BAJA FERRIES manifiesta:[321]

> **El artículo 59, fracción III, de la LFCE establece como elemento para resolver sobre cuestiones de "*competencia efectiva*" que se analice "*la existencia y poder de sus competidores*". El DP no realiza dicho análisis y se limita a señalar que:**
>
> - **En el STMC hay dos competidores (sin que haya existido entrada de nuevos competidores); y,**
> - **en el STMP hay uno, sin que existan "*solicitudes de potenciales competidores*".**
>
> **Es claro que el DP renuncia a realizar un análisis como lo mandata esta disposición legal, sin hacer razonamiento lógico jurídico alguno respecto al poder de los competidores y a la dinámica de competencia en el STMC y STMP, se limita a indicar que no han entrado competidores en los mercados relevantes que definió incorrectamente y ahí termina su estudio.**
>
> **Es claro entonces que el DP no realiza un análisis correcto pues no toma en cuenta la competencia actual para el STMC derivada del autotransporte terrestre, transporte aéreo y transporte marítimo contenedores y otros tipos de carga seca, así como la posibilidad de entrada de nuevos competidores.**
>
> **Respecto al STMP no analiza la competencia actual a través del transporte aéreo y la potencial entrada de competidores a través de cruceros turísticos, pero más grave aún, no toma en cuenta la participación de TMC en la prestación del STMP que se ha comprobado que si lleva a cabo.**
>
> **Ahora bien, aún si ese Pleno decidiera considerar al STMC y al STMP como MERCADOS RELEVANTES en sí mismos, el estudio del DP seguiría siendo incompleto por lo siguiente:**
>
> **1) El DP no analiza la dinámica de mercado para establecer que existen efectos unilateral anticompetitivos. El DP no prueba nunca, ni analiza evidencia económica que sustente que alguna de las empresas BAJA FERRIES o TMC pueden, de forma unilateral, fijar los precios en el mercado o reducir el abasto. El DP se limita a hacer un análisis de supuestas participaciones de mercado y de IHH y concluye equivocadamente que son elevadas, pero esos datos no son los únicos que deben analizarse para probar que un agente económico cuenta con poder de incrementar**

[321] Páginas 113 a 114 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

precios o reducir el abasto. De hecho, se ha demostrado que los precios aumentan cuando aumentan los costos de la industria en general para el STMC y para el STMP los ajustes ni siquiera alcanzan a cubrir los aumentos derivados de la inflación en el periodo analizado.

2) El DP nunca realiza un estudio del mercado para probar la existencia de estructuras de mercado que deriven en efectos anticompetitivos en la forma de una interacción coordinada ("efectos coordinados") que se traduzcan en precios supra competitivos y menores opciones o calidad para los usuarios. De hecho, lo probado en el EXPEDIENTE es que BAJA FERRIES ha respondido a la competencia incrementando su capacidad de forma constante, [redacted], compitiendo férreamente por aumentar su participación de mercado y explorando nuevas rutas [redacted]. TMC se ha logrado defender con estrategias propias de esa empresa impidiendo perder mercado e inclusive teniendo aumentos en su participación medida en las RUTAS (toneladas transportadas). No hay evidencia tampoco recopilada y razonada por el DP respecto a aspectos estructurales o de mercado que favorezca "*efectos coordinados*", ante dicha falta de razones particulares o circunstancias específicas es imposible defenderse.

De esta forma, debe ser claro que las carencias de análisis del DP son insuperables, y que, al no haberse recopilado y analizado la evidencia que llegare a probar efectos anticompetitivos derivados de un poder sustancial de mercado individual (o, conjunto) o la existencia de efectos coordinados en el mercado, resulta imposible llegar a concluir que no existe competencia efectiva en el mismo.

Dichas manifestaciones son **inoperantes** por **gratuitas**, puesto que BAJA FERRIES se limita a señalar supuestas inconsistencias y omisiones del DP para determinar que actualmente existen 2 (dos) oferentes del STMC, y que no ha habido entrada de nuevos participantes en dichos mercados. Por su parte, respecto del STMP, solo existe un agente económico: BAJA FERRIES, por lo que en estos MERCADOS RELEVANTES no existe un agente económico que ejerza presión competitiva en el mismo, ni potenciales entrantes.

De la evidencia que obra en el EXPEDIENTE y de lo señalado en la presente resolución,[322] se deja de manifiesto que el DP acreditó los extremos referidos, consistentes en que en el STMC BAJA FERRIES y TMC son los únicos oferentes de dicho servicio, y que respecto del STMP solamente es BAJA FERRIES quien lo presta, pues con independencia de que BAJA FERRIES señale que TMC presta dicho servicio, o que sí hay sustitución por el lado de la oferta, BAJA FERRIES no acreditó sus pretensiones de conformidad con lo señalado en esta resolución.

---

[322] Folios 1330, 12324, 14785 y 14783, correspondiente a los archivos electrónicos denominados "*Anexo 41.xlsx*", "*Anexo 41.1.xlsx*", "*Tabla 7 Anexo 15.xlsx*", "*Copia de Estadistica de capacidad instalada.xlsx*" y "*MEMO punto 26 y 40.pdf*"; así como folios 1330 y 12324 correspondientes a los archivos electrónicos denominados "*Anexo 41.xlsx*", "*Anexo 41.2.xlsx*", "*Tabla 7 Anexo 15.xlsx*" y "*Copia de Estadistica de capacidad instalada*", obtenidos por la AI mediante requerimientos de información y documentos. Asimismo, en el apartado "*3.2.4.2. Embarcaciones que cuentan con el PERMISO y que actualmente ofrecen únicamente el STMC*" de esta resolución, se señaló que TMC no presta el STMP.

Eliminado: 17 palabras

BAJA FERRIES señala que el DP renuncia a realizar un análisis respecto al poder de los competidores y a la dinámica de competencia en el STMC y STMP; sin embargo, dicha manifestación es **infundada**, puesto que el DP sí realiza un análisis de las condiciones de competencia en los MERCADOS RELEVANTES para considerar que en el STMC solo TMC y BAJA FERRIES prestan el servicio, y respecto del STMP, solo BAJA FERRIES lo presta. Con esta manifestación resulta clara la inexistencia de otros competidores diferentes a los ya mencionados. En adición a lo anterior, BAJA FERRIES refiere que los MERCADOS RELEVANTES fueron definidos incorrectamente, no obstante, como se ha referido a lo largo de esta resolución, el DP acreditó los extremos de sus señalamientos por lo que dichas manifestaciones son **infundadas**, sin que BAJA FERRIES desacreditara tales conclusiones.

BAJA FERRIES señala que el DP no prueba con evidencia económica que BAJA FERRIES y TMC pueden, de forma unilateral, fijar los precios en el mercado o reducir el abasto. Dichas manifestaciones son **infundadas**, pues en el DP, en el apartado "*6.1Participaciones de mercado y capacidad de fijar precios o restringir el abasto: artículo 59, fracción I, de la LFCE*" se presenta diversa información y análisis económicos que permitieron concluir a la AI que:

a) En el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO y en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-MAZATLÁN, existen solamente dos competidores y una alta concentración, desde dos mil dieciocho.

b) Tanto en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO como en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-MAZATLÁN, los agentes económicos tienen capacidad para fijar tarifas libremente sin que existan competidores potenciales que puedan contrarrestar dicho poder.

c) En los MERCADOS RELEVANTES del STMP, es decir, el MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – MAZATLÁN y en el MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, solo existe una NAVIERA, a saber, BAJA FERRIES. Por lo tanto, la participación de mercado de dicho agente económico ha sido del 100% (cien por ciento), desde dos mil dieciocho.

d) Tanto en el MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – MAZATLÁN y en el MERCADO RELEVANTE del STMP PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, BAJA FERRIES tiene capacidad para fijar tarifas libremente sin que otros competidores, actuales o potenciales, puedan contrarrestar dicho poder.

e) Las NAVIERAS que prestan el STMC y el STMP tienen la capacidad de restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES, toda vez que [redacted], en el caso de que una de estas dejara de proveer sus servicios, tal como se observó en los periodos donde se presentaron interrupciones del servicio sin que estas fueran respondidas por competidores actuales o potenciales.

Dichas conclusiones no pudieron ser desacreditadas por BAJA FERRIES; sin embargo, la AI sí acreditó los extremos del DP, tal y como se expone en el capítulo "*IV. Valoración y alcance de las pruebas*" expuesto en esta resolución.

Eliminado: 15 palabras

BAJA FERRIES sigue afirmando que el DP se limita a hacer un análisis de supuestas participaciones de mercado y de IHH para concluir que son elevadas. BAJA FERRIES señala que esos datos no son los únicos que deben analizarse para probar que un agente económico cuenta con poder de incrementar precios o reducir el abasto. Dichas manifestaciones son **infundadas** pues la AI sí realizó un análisis de la información que obra en el EXPEDIENTE para concluir que no existen condiciones de competencia efectiva; sin embargo, las manifestaciones y pruebas presentadas por BAJA FERRIES no lograron desacreditar tales consideraciones.

No pasa desapercibido que BAJA FERRIES señale que demostró que los precios aumentan cuando aumentan los costos de la industria en general para el STMC y para el STMP los ajustes ni siquiera alcanzan a cubrir los aumentos derivados de la inflación en el periodo analizado, pues como se señaló en el apartado "*3.3.2.2. STMP*" de esta resolución, sí se demostró que el diésel B de BAJA FERRIES mientras que los servicios portuarios representaron B durante el periodo dos mil dieciocho a dos mil veintidós, e incluso se consideraron los costos portuarios, por lo que su argumento es igualmente **infundado**.

BAJA FERRIES señala que el DP no realiza un estudio del mercado para probar la existencia de estructuras de mercado que deriven en efectos anticompetitivos en la forma de una interacción coordinada ("efectos coordinados") que se traduzcan en precios supra competitivos y menores opciones o calidad para los usuarios. Sin embargo, dicha manifestación es **inoperante** por **partir de una premisa incorrecta**, pues la existencia de simetrías en las participaciones de mercado o en los costos no son condiciones necesarias para determinar la ausencia de competencia efectiva en los mercados relevantes. El DP no planteó como hipótesis la existencia de efectos coordinados, por lo que lo manifestado por BAJA FERRIES tampoco combate el DP.

3.5.6. Posibilidades de acceso a fuentes de insumos

En su escrito, BAJA FERRIES manifiesta:[323]

> **El DP indebidamente intenta sustentar que no hay fuentes de insumos para que potenciales nuevos entrantes puedan prestar los servicios de STMC o STMP, en las RUTAS, o que tengan como origen o destino Pichilingue en general.**
>
> **Efectivamente, las NAVIERAS demandan SERVICIOS RELACIONADOS que se prestan en las INSTALACIONES PORTUARIAS. De los principales insumos para prestar el STMP y/o STMC en los MERCADOS RELEVANTES es el acceso a los puertos que los componen. Este acceso es proporcionado por los administradores portuarios. Entre los SERVICIOS RELACIONADOS que se han utilizado para prestar el STMP y el STMC se encuentran: pilotaje, remolque, amarre de cabos, lanchaje y servicios generales a las embarcaciones.**

[323] Páginas 114 a 126 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 13 palabras

Es muy importante tener en cuenta que la APIBCS ha manifestado que existe capacidad disponible en el puerto de Pichilingue para oferentes actuales o potenciales del STMP y STMC.[324]

El primer error cometido por el DP es que no toma en cuenta la infraestructura y servicios portuarios que están disponibles en Santa Rosalía, la ruta Guaymas-Santa Rosalía es una ruta perfectamente sustituta de las RUTAS como se ha probado antes. La APIBCS lo confirma indicando que existen suficientes insumos disponibles para nuevos jugadores en el mercado y para la expansión de actividades para los agentes económicos que prestan el STMC y STMP.

Pero aún si eso no fuera suficiente, la APIBCS es muy clara respecto a que en Pichilingue hay espacio en muelles y capacidad suficiente para nuevos jugadores y expansión de actividades de los actuales agentes económicos que prestan el STMC y STMP. No obstante el pronunciamiento de la APIBCS, el DP no estima que lo indicado por la APIBCS sea cierto y considera que no existe capacidad para que operen competidores actuales o potenciales.

El DP intenta basar sus conclusiones en un supuesto estudio de capacidad, con citas tergiversadas de manifestaciones de la APIBCS (realizadas en el dos mil dieciséis, hace siete años), declaraciones falsas de TMC, y, citas parciales de una minuta de una reunión de programación del Puerto de la Paz. Lo cierto es que:

a) La "*TABLA I ANEXO 12.XLSX*" que pretende ser el sustento de las incorrectas afirmaciones en el DP, tiene una serie de incongruencias que hacen que pierda validez como evidencia de falta de capacidad en el Puerto de Pichilingue.

En primer lugar, hay que señalar que la "*capacidad utilizada*" se refiere a la cantidad o porcentaje de la capacidad total de un puerto que está siendo utilizada en un momento dado. Representa la carga o tráfico real que se está manejando en el puerto en un período específico. De esta manera, lo que la tabla intenta reflejar es la supuesta capacidad operativa, frente a la capacidad que "*realmente se usó*", lo cual no refleja en realidad cuánta capacidad disponible existe en un puerto. Existe mucha capacidad disponible en Pichilingue como lo afirmó la APIBCS y esto se hubiera probado mejor comparando su uso contra la capacidad total disponible.

Aunado a lo anterior, el DP decidió ignorar los siguientes problemas:

1.-La Tabla indicada refiere a la capacidad conjunta de Pichilingue y Santa Rosalía, no distingue sobre la capacidad operativa en cada puerto, pero el DP llega a afirmar

---

[324] "*Es importante mencionar que la información detallada en el archivo electrónico adjunto ... muestra datos generales ... sin embargo, hacemos de su conocimiento que en el Puerto de Pichilingue existe capacidad disponible para recibir tanto a más compañías NAVIERAS que ofrezcan el STMC y/o STMP, así como a prestadores de servicio marítimo que operan actualmente podrían incrementar sus operaciones sin ningún impedimento a causa de los espacios disponibles en los muelles del puerto; y, en el puerto de Santa Rosalía, se les hace del conocimiento que actualmente no se cuenta con ninguna operación del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, por lo que se tiene plena disponibilidad para recibir cualquier compañía marítima y/o embarcaciones que quisieran prestar el STMC y/o ATMP en dicha ruta*".

que la capacidad utilizada fue del 100% (cien por ciento) en los años dos mil veintiuno y dos mil veintidós; cuando eso es simplemente imposible, dado que está disponible cuando menos toda la capacidad en Santa Rosalía, por lo que al menos esa capacidad debería verse reflejada en la Tabla 60 de capacidad utilizada que contiene el DP (p. 172) lo cual no sucede, evidenciándose la intención de confundir a ese Pleno por parte del DP.

2.- La tabla supuestamente mide la capacidad operativa máxima posible contra la capacidad realmente usada, pero vemos como en los siguientes consecutivos,[325] la supuesta capacidad operativa máxima (y, por lo mismo, supuestamente insuperable) se supera por la capacidad utilizada, cuando menos en las siguientes líneas:

- **Consecutivo 2 (dos) STMP se indica una capacidad operativa de 67,000 (sesenta y siete mil) pasajeros, pero existió una capacidad real utilizada de 67,476 (sesenta y siete mil cuatrocientos setenta y seis), lo cual no sería posible.**

- **Consecutivo 5 (cinco), STMC se indica una capacidad operativa de 2,248,000 (dos millones doscientos cuarenta y ocho mil) toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de 2,332,000 (dos millones trescientos treinta y dos mil) toneladas lo cual no sería posible.**

- **Consecutivo 11 (once), STMC se indica una capacidad operativa de 2,229,000 (dos millones doscientos veintinueve mil) toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de 2,249,942 (dos millones doscientos cuarenta y nueve mil novecientos cuarenta y dos) toneladas lo cual no sería posible.**

- **Consecutivo 25 (veinticinco), STMC se indica una capacidad operativa de 1,966,900 (un millón novecientos sesenta y seis mil novecientos) toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de 2,181,645 (dos millones ciento ochenta y un mil seiscientos cuarenta y cinco) toneladas lo cual no sería posible.**

- **Consecutivo 27 (veintisiete), STMC se indica una capacidad operativa de 1,856,360 (un millón ochocientos cincuenta y seis mil trescientos sesenta) toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de 2,141,835 (dos millones ciento cuarenta y un mil ochocientos treinta y cinco) toneladas lo cual no sería posible**

- **Consecutivo 29 (veintinueve), STMC se indica una capacidad operativa de 2,055,935 (dos millones cincuenta y cinco mil novecientos treinta y cinco) toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de 2,346,497 (dos millones**

---

[325] BAJA FERRIES se refiere a la tabla denominada "*Tabla 1 – Capacidad operativa y utilizada de la INFRAESTRUCTURA STMC/STMP*", analizada en la presente resolución en el en el numeral **4.2.15.1.2** denominada "*Tabla 1 Anexo 12.xlsx*" presentada por la APIBCS.

trecientos cuarenta y seis mil cuatrocientos noventa y siete) toneladas lo cual no sería posible.

- **Consecutivo 30 (treinta) STMP se indica una capacidad operativa de 49,600 (cuarenta y nueve mil seiscientos) pasajeros, pero existió una capacidad real utilizada de 52,701 (cincuenta y dos mil setecientos uno) lo cual no sería posible.**

- **Consecutivo 33 (treinta y tres), STMC se indica una capacidad operativa de 2,010,014 (dos millones diez mil catorce) toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de 2,334,855 (dos millones trecientos treinta y cuatro mil ochocientos cincuenta y cinco) toneladas lo cual no sería posible.**

- **Consecutivo 34 (treinta y cuatro) STMP se indica una capacidad operativa de 51,600 (cincuenta y un mil seiscientos) pasajeros, pero existió una capacidad real utilizada de 61,352 (sesenta y un mil trescientos cincuenta y dos) lo cual no sería posible.**

- **Consecutivo 35 (treinta y cinco), STMC se indica una capacidad operativa de 2,059,827 (dos millones cincuenta y nueve mil ochocientos veintisiete) toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de 2,495,229 (dos millones cuatrocientos noventa y cinco mil doscientos veintinueve) toneladas lo cual no sería posible.**

- **Consecutivo 36 (treinta y seis) STMP se indica una capacidad operativa de 49,960 (cuarenta y nueve mil novecientos sesenta) pasajeros, pero existió una capacidad real utilizada de 58,778 (cincuenta y ocho mil setecientos setenta y ocho) lo cual no sería posible.**

- **Consecutivo 37 (treinta y seis), STMC se indica una capacidad operativa de 2, 115,656 (dos millones ciento quince mil seiscientos cincuenta y seis) toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de 2,256,523 (dos millones doscientos cincuenta y seis mil quinientos veintitrés) toneladas lo cual no sería posible.**

- **Consecutivo 38 (treinta y ocho) STMP se indica una capacidad operativa de 43,500 (cuarenta y tres mil quinientos) pasajeros, pero existió una capacidad real utilizada de 64,432 (sesenta y cuatro mil cuatrocientos treinta y dos) lo cual no sería posible.**

- **Consecutivo 40 (cuarenta) STMP se indica una capacidad operativa de 49,140 (cuarenta y nueve mil ciento cuarenta) pasajeros, pero existió una capacidad real utilizada de 74,893 (setenta y cuatro mil ochocientos noventa y tres) lo cual no sería posible.**

No es congruente en esa tabla que se utiliza más capacidad de la que operativamente está disponible. La AI tuvo la oportunidad de solicitar a la APIBCS que aclarara esas discrepancias, pero optó por no hacerlo para aprovecharlas e intentar sostener que se puede usar más capacidad que la "*realmente disponible*" en el puerto, lo cual se insiste no es posible, o cuando menos no se explica y eso hace que la tabla carezca de validez.

3.- Otro tema inexplicable son las variaciones en la supuesta "*capacidad operativa*", ¿cómo es posible que pase para el STMC de 2,436,500 (dos millones cuatrocientos treinta y seis mil quinientos) toneladas en el periodo del primero de abril del dos mil dieciocho al treinta de junio de dos mil dieciocho a 1,856,360 (un millón ochocientos cincuenta y seis mil trescientos sesenta) toneladas en el periodo primero de abril de dos mil veintiuno al treinta de junio de dos mil veintiuno? Es inexplicable, la pandemia COVID-19 no lo explica, pues en el año dos mil veinte (cuando no había vacunas disponibles y existía más restricciones) la capacidad operativa se mantuvo en aproximadamente 2,300,000 (dos millones trescientos mil) toneladas. Para el STMP, se ve una variación que va de 72,000 (setenta y dos mil) pasajeros en el periodo primero de octubre de dos mil diecinueve al treinta y uno de diciembre de dos mil diecinueve, a 33,450 (treinta y tres mil cuatrocientos cincuenta) pasajeros en el periodo primero de abril de dos mil veintiuno al treinta de junio de dos mil veintiuno. No hay una explicación lógica para esas variaciones en la supuesta capacidad operativa en Pichilingue.

Derivado de estas incongruencias o, cuando menos falta de explicación de las discrepancias que arriba se han señalado, se estima que la Tabla 60 del DP no refleja la capacidad disponible en el Puerto de Pichilingue y, se insiste, no puede ser el sustento para determinar que no hay capacidad en el puerto.

Lo cierto es que existe capacidad suficiente en el Puerto de Pichilingue para la entrada de nuevos agentes económicos para prestar el servicio STMC o STMP, como lo señaló claramente la APIBCS, siendo que la AI y sus integrantes, carecen de credenciales suficientes para contradecir lo indicado por la APIBCS, por no poder demostrar conocimientos en logística marítima y de puertos, ni contar con estudios o experiencia alguna en la materia.

No obstante que sería suficiente con señalar la falta de capacidad de la AI para evaluar la infraestructura del Puerto de Pichilingue contradiciendo lo indicado por la APIBCS, a continuación, se presenta un estudio de capacidad en el que se representa de forma esquemática la ocupación actual de muelles para TRANSBORDADORES en el puerto de Pichilingue y el potencial que tiene de recibir más competidores para operar el STMC y STMP.

Para comenzar, indiquemos que en esta fecha se ocupan cuatro muelles, existiendo uno más con capacidad ociosa. Los TRANSBORDADORES operan en los cuatro muelles (Muelle 1, Muelle IBIS, Muelle 3, Muelle4/MUM1), pero también pueden operar en el Muelle MUM2, sin que existan barrera técnica alguna para que se pueda llevar a cabo

dicha operación. En el EXPEDIENTE no existe prueba alguna de dichas barreras técnicas (salvo un dicho gratuito de TMC que será desvirtuado más adelante).

Para clarificar los términos que presentaremos adelante, comencemos por aclarar el término "*call*" que se refiere a la llegada y estadía de un buque en el puerto para cargar o descargar mercancías, realizar operaciones de mantenimiento o cualquier otra actividad relacionada. Cuando se programa un "*call*" en un puerto marítimo, se establece una fecha y hora específicas en las que se espera que el buque llegue al puerto. Esto permite al puerto y a los operadores de carga y descarga organizar y coordinar las operaciones necesarias para recibir o despachar el buque.

El "*call*" en un puerto marítimo implica una serie de procesos y actividades, que pueden incluir la inspección y entrada del buque en el puerto, la asignación de un muelle o atracadero, la carga y descarga de mercancías, el abastecimiento de combustible y provisiones, y la realización de trámites y documentación relacionada.

En resumen, el término "*call*" en un puerto marítimo se refiere a la visita planificada de un buque al puerto para llevar a cabo diversas actividades relacionadas con el comercio y el transporte marítimo.

Con un total de B "*calls*" por semana, tenemos una ocupación real del B promedio y una ocupación efectiva del B promedio. Cómo lo indicó la APIBCS existe suficiente infraestructura para que pueda ser ocupada por nuevos competidores o para que cualquier competidor existente aumente el abasto en el mercado incorporando más viajes ("*calls*") en el Puerto de Pichilingue.

Ahora bien, con una organización de horarios, que puede ser sin problema determinada por la propia APIBCS, la infraestructura de Pichilingue puede alcanzar hasta B "*calls*" por muelle, lo que nos daría un potencial de B "*calls*" por semana.

De lo anterior, se puede concluir que, sin duda alguna, existe capacidad de sobra en el Puerto de Pichilingue para la entrada de nuevos jugadores para que puedan prestar el STMC y el STMP, así como para la expansión de actividades de los agentes económicos que actualmente prestan dichos servicios desde Pichilingue.

Las conclusiones del DP no tienen sustento, y, lo cierto es que hay espacio de sobra, como lo indicó la APICBCS, para recibir a nuevos jugadores en el mercado o para expandir la oferta de los agentes económicos que actualmente prestan el STMC o EL STMP DESDE Y HACIA PICHILINGUE.

b) Sobre la falsedad de la supuesta escasez de capacidad en Pichilingue derivado de supuestos congestionamientos, limite en calado e imposibilidad de ingresos simultáneos.

El DP pretende convencer a ese H. Pleno de la escasez de capacidad en Pichilingue indicando que las operaciones de las NAVIERAS "*han tomado lugar en operaciones*

Eliminado: 12 palabras

nocturnas". Primero hay que indicar que esto es falso, las operaciones de BAJA FERRIES con el barco B se llevan a cabo entre las B, y las operaciones que lleva a cabo con el barco B se realizan entre las B y las B.[326] Es decir, BAJA FERRIES no opera en el Puerto de Pichilingue en horarios "*nocturnos*".

Por otro lado, TMC opera su buque B en los siguientes horarios, atraca en Pichilingue a las B y zarpa a las B; el buque B atraca a las B y zarpa a las B; el buque B atraca a las B y zarpa a las B horas. TMC tampoco opera, la mayor parte del tiempo, B.

Ahora bien, es falso que exista un problema en la carga por las "*noches*" en Pichilingue, el DP interpreta equivocadamente una declaración de TMC. Esta empresa indica que B con dirección a Pichilingue, la carga se da en Topolobampo o Mazatlán, por lo que el congestionamiento se daría en esos puertos.

No obstante, si TMC se refiere al proceso de carga en Pichilingue, B. Nada impide que se inicie dicha carga desde esos horarios.

Si TMC quisiera operar en horarios más temprano, también podría hacerlo, hay espacio suficiente, pero el que tenga preferencia por zarpar un poco más tarde que BAJA FERRIES no es más que una decisión de negocios de esa empresa y no significa que exista escasez de capacidad en el puerto.

Adicionalmente habría que indicar que la mayoría de los vehículos que tiene por origen Pichilingue B, por lo que el proceso de carga es más rápido. Simplemente no hay relación causa-efecto alguno entre la preferencia de logística de TMC y una supuesta evidencia de inexistencia de capacidad de infraestructura y servicios en el puerto de Pichilingue.

El DP pretende reforzar su teoría de supuesta escasez de capacidad citando un documento que tiene 7 (siete) años de antigüedad, en este documento se indica que "*En los puertos se cuentan con vialidades adecuadas para atender los flujos de transporte actuales. El puerto principal es el de Pichilingue, el cual en horas de embarque se congestiona su acceso, al no contar con un estacionamiento previo al ingreso del puerto, así mismo el tiempo de las revisiones aduanales crean cuello de botella. Los otros puertos no presentan problemas de saturación. Cualesquiera proyectos que se pretenda realizar en el Puerto de Pichilingue, se deberá considerara una solución al congestionamiento*".

[326] BAJA FERRIES refiere: B.

Eliminado: 5 renglones y 67 palabras

Esa declaración se realizó en dos mil dieciséis. Desde ese año, el gobierno de Baja California Sur estuvo gestionando obras;[327] y, logró su cometido, pues en el año dos mil veintiuno se concluyeron obras de ampliación de la carretera La Paz-Pichilingue con una inversión de (ciento noventa y cinco punto siete) 195.7 millones de pesos. Estas obras mejoraron la seguridad y condiciones de operación para el usuario, aumentaron la fluidez del tráfico en "*horarios de alto tránsito*" y beneficiaron la conexión del Puerto de Pichilingue con la Ciudad de la Paz.[328]

De esta forma queda desvirtuado que la APIBCS estime que hay congestionamientos que impidan que nuevos competidores puedan acceder al puerto y prestar los servicios del STMC y STMP. Lo cierto es que la APIBCS actualmente en dos mil veintitrés, estima que puede recibir nuevos jugadores en ese mercado y que en dos mil veintiuno se hicieron obras muy relevantes que aumentaron la fluidez del tráfico en horarios de alto tránsito en la zona. Por lo que, la supuesta evidencia consistente en las declaraciones de la APIBCS en dos mil dieciséis ha quedado debidamente desvirtuada.

Es falso, por otro lado, que sólo existan dos muelles que tengan el calado necesario de embarcaciones que señala TMC (folio 14785). De hecho, [redacted] **B**

De esta forma queda desvirtuado el dicho de TMC, que resulta en una declaración falsa, pues embarcaciones de calado máximo permisible aún mayor que las que opera [redacted] **B** **, por lo que la evidencia es contundente en el sentido de que no hay un problema de calado que impida la operación de barcos con calado máximo permisible de 6.5 en Pichilingue.[329]**

Asimismo, es falso que se provoque un problema de capacidad derivado de que no se permita el ingreso "*simultáneo de dos o más embarcaciones en el canal de navegación en los Muelles Num. 1 y 1 BIS*". Esto es sólo una medida de seguridad; y, está resuelto técnicamente, pues en esos casos se procederá a atracar el segundo buque cuando el buque en maniobra (ya sea que este atracado en los Muelles Num. 1 y 1 BIS) esté debidamente atracado. En esos casos, se procederá a dar ingreso para el atraque del siguiente buque.

El proceso de atraque toma entre [redacted] **B** **, por lo que esta medida de seguridad no afecta la capacidad de los muelles. Lo señalado en este párrafo está contenido en el folio 12442 que cita el DP, lo que sucede es que el DP mañosamente omite referir a la solución técnica que la APIBCS diseñó en la reunión de programación**

---

[327] BAJA FERRIES refiere: Ver video "*Ampliación de la carretera la Paz-Pichilingue, ejemplo de intermodalidad: Escalante Sauri*".
[328] BAJA FERRIES refiere: "*Ver: Error! Hyperlink reference not valid.* [sic]" (24 de junio 2023).
[329] BAJA FERRIES refiere: Ver: Tabla de calado máximo permisible; folio 12442.

Eliminado: 5 renglones y 9 palabras

del Puerto de la Paz que obra en dicho documental, ubicada en el folio referido. Ese Pleno podrá confirmarlo al dar lectura completa (y, no parcial como busca que lo haga el DP) a la minuta de la reunión referida.

Lo dicho en este apartado, que está basado en documentales públicas y privadas y que obran en el EXPEDIENTE, será reforzado mediante una pericial técnica en materia de logística que seguramente generará convicción en las y los comisionados respecto a que existe suficiente capacidad en el Puerto de Pichilingue para la llegada de nuevos competidores y la expansión de actividades de las empresas que actualmente prestan los servicios de STMC y STMP.

El argumento respecto a que existe capacidad suficiente en el puerto de Pichilingue para la entrada de nuevos agentes económicos para prestar el servicio de STMC o STMP por medio de TRANSBORDADOR, es **infundado**. BAJA FERRIES cita una manifestación de la APIBCS en donde señala que:

> "[…] *Es importante manifestar que la información detallada en el archivo electrónico adjunto mencionado en el párrafo anterior muestra datos generales que incluyen todo tipo de embarcaciones que se reciben en los puertos de la INFRAESTRUCTURA STMC/STMP, sin embargo, **hacemos de su conocimiento que en el puerto de Pichilingue existe capacidad disponible para recibir tanto a más compañías navieras que ofrezcan el STMC y/o STMP, así como los PRESTADORES DE SERVICIO MARÍTIMO que operan actualmente podrían incrementar sus operaciones sin ningún impedimento a causa de los espacios disponibles en los muelles del puerto**; y en el puerto de Santa Rosalía, se les hace del conocimiento que actualmente no se cuenta con ninguna operación del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, por lo que se tiene completa disponibilidad para recibir cualquier compañía marítima y/o embarcaciones que quisieran prestar el STMC y/o STMP en dicha ruta.* […]".

Al respecto, el DP en el apartado "*6.4 Posibilidades de acceso a fuentes de insumos: artículo 59, fracción IV, de la LFCE*" manifestó lo siguiente:

> "*En virtud de lo anterior, si bien las INSTALACIONES PORTUARIAS en las que se han prestado los servicios son públicas y están sujetas a reglas de acceso no discriminatorio, se observa que en el puerto de Pichilingue se han enfrentado algunas limitantes para la atención de TRANSBORDADORES, dado que no cuenta con suficiente capacidad disponible para prestar el servicio y enfrenta problemas de congestión en el embarque nocturno, razón por la cual algún AGENTE ECONÓMICO que pretenda prestar el STMC y/o el STMP en las RUTAS estaría impedido de prestar dichos servicios en las mismas condiciones (por ejemplo, de horario) que las NAVIERAS ya establecidas. Dado que ese puerto comparte ambas RUTAS, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existe una limitante en el acceso a ese insumo para prestar el STMC y el STMP en las RUTAS*".[330]

De lo anterior se infiere que la AI no pasó por alto lo manifestado por la APIBCS, pues hizo el señalamiento que "*se han enfrentado algunas limitantes para la atención de TRANSBORDADORES, dado que no cuenta con suficiente capacidad disponible para prestar el servicio y enfrenta problemas de congestión en el embarque nocturno*"; es decir, solo se enfrentan problemas de congestión en el embarque nocturno (el arribo a Pichilingue por la mañana y desembarque de Pichilingue por la noche).

---

[330] Folio 14959.

A consideración de la AI, estas condiciones de congestionamiento se traducen en que un nuevo competidor estaría impedido de prestar dichos servicios en las mismas condiciones (por ejemplo, de horario) que las NAVIERAS ya establecidas. De la información contenida en el documento valorado en el numeral **4.3.2.24** de esta resolución, denominado "*Ocupación muelles de transbordadores en PIC.xlsx*" presentado por BAJA FERRIES y de lo señalado por la APIBCS se considera que el Puerto de Pichilingue cuenta con capacidad efectiva para nuevos entrantes, pero no en las mismas condiciones que los agentes económicos ya establecidos, es decir, BAJA FERRIES y TMC. Como se señala en dicho numeral, si bien el Puerto de Pichilingue cuenta con cinco muelles, solo dos tienen las características óptimas para recibir las embarcaciones que prestan el STMC.

Asimismo, se encuentra evidencia en el EXPEDIENTE, los puertos de Mazatlán y de Topolobampo, empiezan a presentar problemas de saturación lo que refuerza la restricción de capacidad. Esto a su vez no permitiría la entrada de nuevos prestadores del STMC y/o STMP.

De acuerdo con los Programas Maestros de Desarrollo Portuario de tales puertos, en Mazatlán se observa que "[p]*ara la atención de transbordadores de carga general, el Puerto de Mazatlán cuenta con dos posiciones de atraque y patios de maniobras de autotransporte para carga y descarga. La infraestructura de atraque ofertada es suficiente para atender la demanda, sin embargo, los patios presentan limitaciones para albergar holgadamente a los vehículos de autotransporte, por lo que muchos camiones de carga se estacionan en la calle, con lo que se ocasionan fuertes congestionamientos, al compartir vialidades con el parque vehicular de la ciudad.*"[331]

Por su parte, en Topolobampo la operación de carga rodada se encuentra al límite. Al respecto el Programa indica que "[…] *en el caso de la carga rodada (Carga General) se encuentra al límite de capacidad debido a que los operadores Baja Ferries y TMC se encuentran operando al máximo de capacidad en cada recalada y considerando las condiciones actuales (operan en la misma sabana de carga y descarga), limitantes operativas y de navegación en cada puerto de recalada (Topolobampo y La Paz). Si bien ambos cesionarios esperan un crecimiento impulsado por el aumento del tráfico en la ruta Topolobampo-La Paz-Topolobampo, están considerando la adquisición de embarcaciones de mayor capacidad lineal que en consiguiente requerirían de mejoras en los frentes de atraque donde realizan su operación para maniobras y atraque. Por último, es necesario considerar una mejora en los procesos de ingreso/salida de pasajeros y mercancía que salen de la terminal de transbordadores, con la finalidad de evitar congestiones en la caseta de entrada al puerto y evitar conflictos con el autotransporte dedicado a la carga de otras líneas de negocio.*"[332]

Además, la ASIPONA TOPOLOBAMPO indica que la saturación de las RUTAS se atribuye a las condiciones del puerto Pichilingue, lo cual limita el crecimiento de las operaciones en las RUTAS: "*Se debe considerar que el crecimiento y competitividad de la Carga General (Carga Rodada) en*

---

[331] Folio 102, Archivo electrónico denominado: "Programa Maestro de Desarrollo Portuario del puerto de Mazatlán 2019-2024", página 40.

[332] Folio 102, Archivo electrónico denominado: "Programa Maestro de Desarrollo Portuario del puerto de Topolobampo, Sinaloa 2022-2027", página 41.

los puertos de Mazatlán y Topolobampo depende directamente de las mejoras que pueda tener el puerto La Paz (Pichilingue) para recibir embarcaciones de mayor capacidad. Hoy en día las operaciones desde ambos puertos con dirección a La Paz se encuentran al máximo rendimiento, limitando su crecimiento al calado y frentes de atraque disponibles en las bahías de los 3 puertos de conexión."[333]

Igualmente, de la prueba 4.2.3 se desprende que el Puerto de Topolobampo no cuenta con capacidad disponible,[334] y de la prueba 4.2.15.1.2 se desprende que el Puerto de Pichilingue tampoco cuenta con capacidad operativa para recibir a otros prestadores del STMC y STMP. [335]

De un análisis de las constancias en el EXPEDIENTE se desprende que el esquema real de ocupación de BAJA FERRIES y TMC tienen preferencia por los horarios de 6:00 horas y 21:30 horas, lo que es una muestra de que son horarios rentables; es decir, los usuarios demandan específicamente estos horarios, tal y como se desprende las manifestaciones de TMC respecto a que "[…] *el mejor horario para navegar [es] por la noche y llegar al destino que es Puerto Pichilingue a una hora adecuada para hacer las entregas y poder regresar el mismo día. Y continuar con el flujo logístico.* B [redacted].[336]

Dicha manifestación se corrobora con la información presentada por BAJA FERRIES y TMC, de la cual se desprende los horarios de salida tanto del servicio de STMC y de STMP en los puertos de Mazatlán y Topolobampo son por la tarde - noche, en una franja de entre las siete de la noche y las once horas con cincuenta y nueve minutos de la noche, teniendo una hora de llegada al puerto de Pichilingue entre las cinco de la mañana y las diez de la mañana, tal y como se observa a continuación:[337]

Puerto de Pichilingue	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	
12:00 a. m.								LLEGADAS
01:00 a. m.								
02:00 a. m.								
03:00 a. m.								
04:00 a. m.								
05:00 a. m.	BJ			BJ		BJ		
06:00 a. m.	San Guillermo	Santa Marcela	San Guillermo	Santa Marcela	San Guillermo	Santa Marcela		
07:00 a. m.	BJ							
08:00 a. m.		BJ	BJ	BJ	BJ	BJ		
09:00 a. m.		San Jorge		San Jorge		San Jorge		
10:00 a. m.	BJ			BJ		BJ		
11:00 a. m.								
12:00 p. m.								

Por lo que es claro que el horario demandado por los USUARIOS FINALES es el poder llegar por la mañana al Puerto de Pichilingue, hacer el reparto de las mercancías por medio de sus propias unidades y regresarse el mismo día.

---

[333] Folio 102, Archivo electrónico denominado: "Programa Maestro de Desarrollo Portuario del puerto de Topolobampo, Sinaloa 2022-2027", página 39.
[334] Oficio ASIPONATOPO-DG-008/2023 con anexos, tabla presentada en la respuesta número 19. Folio 780.
[335] Archivo electrónico en formato "*excel*" que lleva por nombre "*Tabla 1 Anexo 12*". Folio 12324.
[336] Folio 629. Archivo electrónico denominado "*REQ. 28 RUTAS, HORARIOS Y DURACION STMC.pdf*", página 2.
[337] Elaboración propia con información de los numerales: **4.2.2.3, 4.2.2.4 y 4.2.7.6, 4.2.7.7.**

Eliminado: 1 renglón y 3 palabras

Al respecto, A señaló que "[…] *el STMC se demanda para movilizar mercancía de la planta de* A *ubicada en Hermosillo, Sonora, al centro de distribución ubicado en La Paz, Baja California. Una vez entregada la mercancía en dicho centro de distribución, los vehículos terrestres de* A *regresan sin carga en la ruta STMC inversa* […].[338] En el mismo sentido, A lo ejemplifica al señalar que ** .[339] De igual manera se observa que A manifestó que ha utilizado el STMC debido a una ruta específica que va desde el Puerto de Topolobampo en Sinaloa hasta el Puerto de Pichilingue en BCS, con el regreso del equipo de transporte vacío por la misma ruta.[340]

Del análisis de los horarios de BAJA FERRIES y TMC, se desprende que los horarios de salida tanto del servicio de STMC y de STMP en los puertos de Mazatlán y Topolobampo son por la tarde, esto con la finalidad de poder navegar por la noche,[341] lo que es congruente con B

Puerto de Pichilingue	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	
01:00 p. m.								SALIDAS
02:00 p. m.	BJ	BJ	BJ	BJ	BJ	BJ		
03:00 p. m.								
04:00 p. m.								
05:00 p. m.		San Jorge		San Jorge				
06:00 p. m.		BJ		BJ		BJ		
07:00 p. m.		BJ		BJ		BJ		
08:00 p. m.		BJ		BJ		BJ		
09:00 p. m.								
10:00 p. m.								
11:00 p. m.	San Guillermo	Santa Marcela	San Guillermo	Santa Marcela	San Guillermo		Santa Marcela	

En este sentido, se robustecen las conclusiones de la AI respecto a que en el MERCADO INVESTIGADO el Puerto de Pichilingue presenta una congestión para recibir a nuevos TRANSBORDADORES en el horario nocturno, que es el más demandado y más redituable para los participantes de los mercados, pues del propio archivo valorado en el numeral **4.3.2.24** denominado "*Ocupación muelles de transbordadores en PIC.xlsx*" presentado por BAJA FERRIES, se observan B por muelle de B en los muelles denominados "*Muelle 1*", "*Muelle 1 BIS*", "*Muelle 3*", "*Muelle 4/Muelle MUM 1*" y "*Muelle MUM2*", pero no en aquellos horarios más competitivos.[342]

Es importante precisar que dicha capacidad no refleja la capacidad real con la que cuenta un nuevo agente que quiera atracar su TRANSBORDADOR en el puerto de Pichilingue, pues si se realiza un análisis por día en todos los muelles, se concluye claramente que:

- B

[338] Folio 13772.
[339] Folio 13905.
[340] Folio 13549.
[341] Elaboración propia con información de los numerales: **4.2.2.3, 4.2.2.4 y 4.2.7.6, 4.2.7.7.**
[342] La evidencia no es contundente sobre si el MUM 2 podría recibir operaciones de transbordadores.

Eliminado: 3 renglones y 28 palabras

- B
- B
- B
- B
- B
- B

Se presenta la siguiente ilustración para mejor referencia:

B

Conforme a lo anterior, es claro que existen limitantes físicas en las instalaciones portuarias en el puerto de Pichilingue, el puerto común para ambas rutas del MERCADO RELEVANTE, por lo que un nuevo oferente enfrentaría dificultades para entrar a operar en el MERCADO RELEVANTE, pues su

Eliminado: 1 gráfica y 6 párrafos

única opción es poder llegar en los horarios que no tienen demanda; por ejemplo, tratar de llegar a Pichilingue en la noche, y eso implicaría poco interés por parte de los USUARIOS FINALES, pues no es acorde con sus procesos logísticos, por lo anterior, su argumento es **infundado**.

No pasa desapercibido que BAJA FERRIES pretende sustentar la existencia de capacidad presentando el documento referido en el numeral **4.3.2.24**. y con el análisis realizado por el PERITO 2, pretendiendo controvertir la información de la tabla valorada en el numeral **4.2.15.1.2** denominada "*Tabla 1 Anexo 12.xlsx*" presentada por la APIBCS.

Mediante dicho anexo, según BAJA FERRIES se reflejan la capacidad real y la capacidad potencial del Puerto de Pichilingue, mediante la ocupación efectiva,[343] de donde obtiene que la ocupación efectiva del puerto de Pichilingue es de [redacted]

El PERITO 2 llega a ese resultado mediante el siguiente procedimiento:

[redacted]

Tanto el tonelaje como el factor de ocupación tienen justificación; sin embargo, utilizar el [redacted]) de ocupación efectiva es **infundado**.

Para calcular la capacidad instalada lo correcto es utilizar el tiempo de ocupación real, no el tiempo de ocupación efectiva. La razón es que el tiempo que el transbordador está anclado en el muelle es tiempo durante el cual no permite que otro transbordador use el muelle. Haciendo la corrección, y siguiendo el método del perito, la capacidad instalada sería:

[redacted]

No obstante, los supuestos con que el anexo de BAJA FERRIES calcula la ocupación real son también cuestionables: supone 5 (cinco) muelles y (24) veinticuatro horas de operación. La evidencia es contundente sobre que no todos los muelles realmente están disponibles para recibir transbordadores. Además, la naturaleza de la logística con que operan los demandantes del servicio indica que las horas de madrugada no deberían contarse como parte de la capacidad del puerto, pues a esas horas, muy probablemente, no habría demanda del servicio.

Respecto al argumento de BAJA FERRIES donde señala que en el DP no toma en cuenta la infraestructura y servicios portuarios que están disponibles en Santa Rosalía, se remite a lo señalado por este Pleno en el apartado "*Ruta SANTA ROSALÍA – GUAYMAS*" de la presente resolución, donde se señaló que la ruta Guaymas – Santa Rosalía no son sustitutas de las RUTAS, dado que es presumiblemente poco rentable, razón por la cual dicha ruta dejó de operar, y a la fecha ningún agente económico ha retomado la operación, por lo que su argumento es **infundado**.

Las manifestaciones de BAJA FERRIES consistentes en que el gobierno de BCS estuvo gestionando obras, como la ampliación de la carretera La Paz-Pichilingue, y que estas obras mejoraron la

---

[343] Que es la que corresponde al tiempo dedicado al atraque, descarga, carga y zarpe (*call*). Por su parte, la ocupación real corresponde al tiempo dedicado a estas cuatro actividades más el tiempo que el transbordador se encuentra anclado en el muelle sin realizar ninguna actividad.

Eliminado: 4 renglones y 8 palabras

seguridad y condiciones de operación para el usuario, son **inoperantes** por **gratuitas**, puesto que dichas obras no se refieren a obras que se hayan realizado en los muelles de Pichilingue, en donde el DP señaló que existen problemas de congestionamiento, y las obras que refiere BAJA FERRIES corresponden a la carretera La Paz-Pichilingue. BAJA FERRIES no acredita como la ampliación de la carretera La Paz-Pichilingue, abona a evitar el congestionamiento de los muelles de Pichilingue.

Asimismo, es **infundado** lo manifestado por BAJA FERRIES donde pretende desacreditar el dicho de TMC, pues a su consideración, las embarcaciones de calado máximo permisible, aún mayor que las que opera TMC operan en el [redacted] y TMC opera en [redacted] de Pichilingue; pues BAJA FERRIES se limita a señalar que sí es posible operar el [redacted] y que TMC opera [redacted]; sin embargo, en el EXPEDIENTE obra evidencia de que existe un congestionamiento que impide la entrada de nuevos competidores, en los términos referidos en este apartado. Incluso, BAJA FERRIES presentó a este procedimiento el anexo analizado en el numeral 4.3.2.24 denominado "*Ocupación muelles de transbordadores en PIC.xlsx*", que fue utilizado por este Pleno para concluir que se observa un congestionamiento en el muelle de Pichilingue en los horarios más competitivos.

Lo manifestado por BAJA FERRIES respecto a que el proceso de atraque toma entre [redacted] por lo que la medida de seguridad de no ingresar simultáneamente en el canal de navegación, no afecta la capacidad de los muelles, es igualmente **inoperante** por **gratuito**, puesto que de conformidad con la información que obra en el EXPEDIENTE, incluso aquella ofrecida por BAJA FERRIES, se desprende que el congestionamiento no deriva exclusivamente de la prohibición del ingreso simultáneo a los canales de navegación, pues también existe un congestionamiento en el uso de los muelles en los horarios más convenientes y con las instalaciones óptimas, incluso, del anexo "*Ocupación muelles de transbordadores en PIC.xlsx*" se desprende que las embarcaciones permanecen atracadas en los muelles por un periodo considerable de tiempo, lo que es consistente con lo manifestado por TMC cuando refiere que [redacted][344]

Finalmente, las manifestaciones de BAJA FERRIES respecto a que obra evidencia en el EXPEDIENTE de que el proceso de atraque toma entre [redacted] y que la APIBCS ha tomado medidas al respecto, es **infundado**. El archivo que BAJA FERRIES refiere corresponde a un "*ACTA DE ACUERDOS ESTABLECIDOS DURANTE LA REUNIÓN DE PROGRAMACIÓN DE BUQUES DE LOS PUERTOS DE LA PAZ, PICHILINGUE Y SAN JUAN ACOSTA*" y del mismo se desprende en su numeral 7 (siete), esencialmente, que "[redacted] […]"; de lo anterior, y de la lectura íntegra de dicha acta no se desprende que el proceso de atraque toma entre [redacted] y en todo caso las medidas tomadas por la APIBCS parecen abonar a la hipótesis del DP y compartida por este Pleno.

[344] Folio 629. Archivo electrónico denominado "*REQ. 28 RUTAS, HORARIOS Y DURACION STMC.pdf*", página 2.

Eliminado: 1 renglón y 48 palabras

3.6. Es inconveniente cualquier tipo de intervención estatal en mercados con competencia efectiva como lo son los MERCADOS RELEVANTES

En su escrito, BAJA FERRIES manifiesta:[345]

> **El procedimiento seguido conforme al artículo 96 de la LFCE es ilegal, debido a lo inconveniente que resulta cualquier tipo de intervención estatal en mercados con competencia efectiva como lo son los MERCADOS RELEVANTES.**
>
> **Conviene que ese Pleno reflexione sobre qué pasaría si una declaratoria basada en la equivocada teoría del DP terminara propiciando un control de precios en los mercados de STMC y STMP, sin que se hayan definido correctamente los mercados relevantes y se haya determinado correctamente la ausencia de competencia efectiva en alguno de estos mercados.**
>
> **Al respecto conviene tomar en cuenta que, en términos generales, un mercado no puede operar sin libertad de precios, pues éstos reflejan la escasez y la manera en que los bienes y servicios son valorados por los consumidores. De esta forma, la libertad de precios permite que la oferta y demanda generen equilibrios competitivos. El precio es una de las herramientas más importantes que tiene una empresa para competir efectivamente y diferenciarse frente a sus competidores. Un control de precios puede desincentivar el ingreso al mercado, así como reducir la oferta o calidad de bienes y servicios, así como inhibir la inversión.**
>
> **Los precios brindan la información que las personas necesitan a la hora de tomar decisiones, ya que de otra manera sería imposible poder tener un conocimiento que se encuentra disperso en la sociedad. Los precios brindan información sobre:**
>
> **i) La preferencia de las personas;**
>
> **ii) La escasez relativa de los distintos bienes, ya sean éstos de consumo o de producción. La escasez relativa de un bien puede aumentar si crece la demanda o si cae la oferta. Cualquiera de las dos hará aumentar el precio del bien o servicio en cuestión. Este aumento del precio está informando que este bien se ha vuelto escaso. Por el contrario, si la demanda de un bien o servicio cae o su oferta aumenta, el precio bajará informando que la escasez relativa es baja;**
>
> **iii) La información que transmiten los precios es importante para saber qué es lo que la gente quiere que se produzca, pero, además, es importante para saber qué bienes de producción hay que utilizar para maximizar el bienestar. De esta manera los precios incentivan a los empresarios a producir los bienes que la gente valora más y los desalienta a producir los bienes que valora menos.**
>
> **En ciertas ocasiones la regulación podría buscar fijar precios máximos con la intención de proteger al consumidor en mercados con poca o nula competencia (por ejemplo, en**

[345] Páginas 126 y 127 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

el caso de un monopolio natural o en los mercados en los que se haya comprobado la falta de competencia efectiva).

Sin embargo, si se pretende regular "*a ciegas*", sin definir correctamente los mercados o sin comprobar la inexistencia de competencia efectiva en los mismos, un precio máximo podría no proteger al consumidor o ni siquiera reconocer los costos de operación de las empresas. Por su parte, un precio mínimo podría otorgar beneficios innecesarios e impedir que los consumidores se favorezcan de precios más bajos. Claramente una regulación como la que se podría imponer, sin definir correctamente MERCADOS RELEVANTES y comprobar la ausencia de competencia efectiva en dichos mercados, puede llegar a generar:

i) desincentivos para el ingreso al mercado de más agentes económicos y la no permanencia de aquellos que no puedan cubrir sus costos de operación;

ii) Esto afectaría la oferta disponible y limitaría los servicios STMC y STMP; y

iii) Se producirá desabasto en los mercados, lo que afectaría a los consumidores.

Los controles de precios pueden ser diseñados con las mejores intenciones, pero terminan afectando el desarrollo y crecimiento de los países, creando cargas fiscales y debilitando la política monetaria. Las distorsiones no sólo se dan en el mercado controlado, pueden generar afectaciones en mercados relacionados, por falta de certeza jurídica y económica. El problema básico de los controles de precios es que cualquier fórmula que se diseñe no puede reproducir la oferta y la demanda, por lo que el precio que se fije necesariamente no corresponderá a la realidad del mercado.

Si el precio se fija alto, los consumidores pagarán más por el STMC y STMP; si se fija por debajo de costos (o, no permite un margen suficiente para que la actividad), se dará el desabasto, pues no será rentable vender. Los consumidores no tendrán el servicio y las NAVIERAS se ven afectadas en su esfera jurídica al no poder llevar a cabo su actividad, por una indebida intervención gubernamental.

Los controles de precios afectan la innovación y la productividad, pues el control de precios no generará incentivos para que los productores busquen mejoras a sus productos o servicios o innovación que sea atractiva para los consumidores si no reciben un margen razonable por sus esfuerzos.

El control de precios favorece más a los sectores más privilegiados de la sociedad que reciben un "*subsidio*" disfrazado al poder adquirir el producto o servicio controlado a un precio que no fue fijado en competencia, el beneficio es mayor proporcionalmente para estos consumidores más privilegiados. El control de precio necesariamente lleva aparejado un mayor gasto del gobierno, que tendrá que monitorear y vigilar los mercados para imponer su control de precios gastando impuestos que deberían destinarse a tareas con un beneficio social mayor.

Las manifestaciones contenidas en este apartado son **inoperantes** por **gratuitas**, puesto que solamente señalan que este Pleno debe reflexionar sobre las consecuencias de emitir la presente

resolución, para lo cual refiere diversas posturas teóricas, genéricas e hipotéticas respecto al impacto que dicho pronunciamiento tendrá en el mercado. Sin embargo, se señala que el presente procedimiento se tramitó en términos de la LFCE y tiene por objeto evaluar las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES. Corresponde a la autoridad sectorial, en caso de así estimarlo conveniente, implementar regulación tarifaria para proteger los intereses de los usuarios. En cualquier caso, se trata de un acto futuro y de realización incierta ajeno a esta Comisión.

Las manifestaciones asimismo resultan **inoperantes** por partir de una premisa falsa, pues critican la intervención estatal en mercados con competencia y, como concluye esta resolución, sucede justamente lo contrario, es decir, no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES. En estos casos la regulación tarifaria encuentra plena justificación y racionalidad económica, aunque se insiste, esa determinación no corresponde a esta Comisión.

Asimismo, se señala que, conforme a lo resuelto en esta resolución, este Pleno coincide esencialmente con lo señalado en el DP, y determina que no existen condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES, por lo que se remite a la sección "*V. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA EFECTIVA*" de la presente resolución, para evitar repeticiones innecesarias.

TMC

3.7 MANIFESTACIONES DE TMC QUE NO COMBATEN LAS CONCLUSIONES DEL DP

A. Comentarios respecto del apartado "6.*1.2 Capacidad de fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES*".

En su escrito, TMC manifiesta: [346]

> **[redacted] son temas esencialmente inherentes al mercado, los cuales deben ser y son base de la determinación de tarifas por parte de TMC.**
>
> **Respecto de las operaciones de mantenimiento y/o reparación en dique, estas se deben llevar a cabo cada tres o cinco años, en atención a lo que establecen las reglas marítimas internacionales.**
>
> **Si bien es cierto que el diésel no tuvo una fluctuación significativa en el PERIODO INVESTIGADO, sí la tuvieron [redacted] en Pichilingue, los cuales incrementaron en un [redacted]) al dos mil veintidós.**
>
> **La clase de las embarcaciones se tramita y se otorga por medio de casas clasificadoras y es indispensable para la navegación de las embarcaciones en cabotaje. Dichos gastos [redacted] por TMC y por supuesto [redacted] de TMC.**

[346] Páginas 1 a 2 del ESCRITO MANIFESTACIONES TMC.

Eliminado: 1 renglón y 28 palabras

TMC tiene un compromiso con sus clientes de [B], esto con el objetivo de darles [B] a sus clientes y a la misma TMC.

El único factor ajeno al mercado que afecta las tarifas de TMC, es la imposición obligatoria de [B] que no es necesario y que no es proporcionado en la actualidad, pero por el cual se cobra y definitivamente tiene un impacto económico negativo directo y que [B] de las tarifas de los prestadores del STMC. Dicha imposición del [B] tuvo lugar a partir del año dos mil dieciocho en el puerto de Pichilingue, Baja California Sur, justo al comienzo del periodo de esta investigación por parte de COFECE.

De quitarse la imposición del innecesario servicio obligatorio de [B], esto traería a consecuencia la baja en las tarifas de los prestadores del STMC.

B. Comentarios respecto del apartado "6.*2.4 Elementos que, previsiblemente, pueden alterar la oferta de otros competidores*".

En su escrito, TMC manifiesta: [347]

Tomando en consideración algunos cambios recientes respecto de las empresas prestadoras de servicio de remolque, nos gustaría hacer las siguientes precisiones y sugerimos el párrafo anterior se transcriba de la siguiente manera:

"De acuerdo con TMC:

Las Administraciones Portuarias Integrales de los recintos portuarios de Topolobampo, Sinaloa, Mazatlán, Sinaloa y Pichilingue, Baja California Sur mediante un contrato de concesión han delegado la prestación del servicio de remolcadores a las siguientes compañías.

a) Intertug México, S.A. de C.V. (empresa de capital colombiano, fue adquirida recientemente por SAAM Towage México, S.A. de C.V., empresa de capital chileno) en Topolobampo, Sinaloa.

b) Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V. (empresa de capital español) en Mazatlán Sinaloa. (COMPAÑÍA MARÍTIMA DEL PACÍFICO).

c) Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V. (empresa de capital español) en Pichilingue, Baja California Sur. (COMPAÑÍA MARÍTIMA DEL PACÍFICO)".

En dicho apartado la AI también establece lo siguiente:

"Asimismo, [A] ha requerido notarialmente con fecha once de enero de dos mil veintitrés a [B] s".

En este sentido y tomando en consideración algunos cambios recientes respecto de los procedimientos instaurados por [A] en contra de TMC, nos gustaría

[347] Páginas 2 a 3 del ESCRITO MANIFESTACIONES TMC.

Eliminado: 2 renglones y 38 palabras

hacer las siguientes precisiones y sugerimos el párrafo anterior se transcriba de la siguiente manera:

> "*Asimismo,* [redacted] *prestados en el expediente 7/2023 en la vía oral mercantil que se lleva ante el Juzgado Primero de Distrito en el Estado de Baja California Sur.* [redacted] *también* [redacted] *en el expediente 254/2022-IV en la vía oral mercantil que se lleva ante el Juzgado Sexto de Distrito en Materia Mercantil, Especializado en Juicios de Cuantía Menor con residencia en Zapopan, Jalisco.*"

C. Comentarios respecto del apartado "*6.1.3 Capacidad de restringir el abasto en los MERCADOS RELEVANTES*".

En su escrito, TMC manifiesta:[348]

> **Le informamos a la AI que las suspensiones del STMC por parte de las embarcaciones de TMC se deben a** [redacted] **, operaciones debidamente avaladas por una casa clasificadora, situación que también debe ser considerada como causal del aumento de tarifas. Cada una de estas operaciones le son oportunamente informadas y justificadas a la autoridad marítima.**

D. Otros comentarios y consideraciones

En su escrito, TMC manifiesta: [349]

> **i. Violación al derecho de igualdad y no discriminación.**
>
> **La regla de operación del puerto de Pichilingue 117 a.1.-, b).- es ilícita derivado del hecho de que es violatoria del derecho fundamental de TMC de igualdad y de no discriminación, pues en su numeral 1. establece cuáles son las embarcaciones que no requerirán asistencia de un remolcador, entre las cuales señala a los buques de tipo crucero turísticos y buques de carga general *roll on - roll off* y TRANSBORDADORES equipados con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa que les permitan maniobrar con seguridad sin uso de remolcadores.**
>
> **Lo anterior en clara violación a los derechos fundamentales de igualdad y a la no discriminación, prevista y sancionada en el artículo 1°, de la CPEUM, ya que pasa por alto dicha regla de operación, así como** [redacted] **, que las embarcaciones de TMC cuentan** [redacted] **, y que por esa razón no deberían pagar ningún derecho de remolque portuario, ya que nuestras embarcaciones "*San Jorge*", "*Santa Marcela*" y**

[348] Páginas 3 a 4 del ESCRITO MANIFESTACIONES TMC.
[349] Páginas 4 a 7 del ESCRITO MANIFESTACIONES TMC.

Eliminado: 2 renglones y 64 palabras

"*San Guillermo*" también cuentan con el mismo equipamiento y sistemas de propulsión para [redacted] **en los atraques y desatraques portuarios, y no es válido, ni legal, ni acorde al derecho fundamental a la igualdad, que a un crucero cuya actividad es exclusivamente de turistas y compañías de sobra solventes económicamente, no se le cobre derecho alguno, mientras que nuestras embarcaciones que** [redacted] **pero que se dedican al STMC y a la transportación de** [redacted] **relacionada con la comercialización, distribución de la zona, que** [redacted]**, no es justo ni equitativo que se les trate de manera desproporcional a tal grado de que si no pagan los servicios por el uso de remolcadores, se les impida siquiera ingresar o zarpar del puerto que corresponda, lo cual desde luego constituye una práctica discriminatoria, que atenta de manera personal y directa a los derechos fundamentales de TMC de igualdad y a la no discriminación. En ese sentido, al ser discriminatorias las reglas de operación que nos ocupa, son ilícitas, porque son contrarias al derecho fundamental a la igualdad y a la no discriminación, y por lo tanto, conforme al artículo 77, del Código de Comercio, dicha ilicitud no debe producir obligación, ni acción, aunque recaiga sobre operaciones de comercio y atentan además contra el derecho humano de acceso a la justicia.**

Por tal motivo, al ser violatoria dicha regla de operación a tales derechos fundamentales, no debe aplicarse a TMC, debiéndose sancionar con la máxima jurídica que establece que "donde existe la misma razón, debe aplicarse la misma disposición", en el sentido de que, si a los cruceros turísticos no se le aplican el servicio de remolque de maniobra, ni se le cobran las tarifas que sí le aplican a las embarcaciones propiedad de TMC, ¿por qué sí la obligan a recibir el servicio de remolque maniobra?, siendo el caso que tanto dichos cruceros, como las embarcaciones de TMC, [redacted] **en los atraques y desatraques portuarios, luego entonces, no debe aplicarse a las embarcaciones de mi TMC ni los servicios de remolque maniobras, ni mucho menos las tarifas por dicho servicio.**

ii. Violación al derecho de libre tránsito.

La Administración Portuaria y los Pilotos de Puerto de Pichilingue, Baja California Sur, han recibido instrucciones de quien recibe un porcentaje por concepto de comisión por cada servicio de remolque que otorga, [redacted]**, arbitrariamente han impuesto de manera caprichosa, unilateral, y estratosférica, afectando derechos de terceros, derechos de empleados directos e indirectos y desde luego afectando alimentos perecederos que se transportan en nuestras embarcaciones, siendo que este impedimento equivale a coartar el derecho de libre tránsito en nuestro país, consagrado por el artículo 11 de nuestra Constitución.**

iii. Falta de publicación de reglas de operación y tarifas en el DOF.

Eliminado: 1 tabla, 2 renglones y 49 palabras

Las reglas de operación y tarifas vigentes del Puerto de Pichilingue, Baja California Sur, no han sido publicadas en el DOF, por lo cual, en atención al artículo anterior, carecen de aplicabilidad y no pueden ser de observancia obligatoria.

iv. Gastos administrativos relacionados con la imposición obligatoria del uso de remolcador.

[redacted]; **TMC ha tenido que incurrir en gastos** [redacted]. **Todos los gastos anteriores tienen injerencia directa en el aumente de tarifas de TMC como agente económico.**

Como es de su conocimiento, TMC en la actualidad enfrenta más de [redacted] **en contra de los atropellos y la búsqueda del enriquecimiento ilícito por parte** [redacted].

Los gastos mencionados anteriormente no son menores y desde luego afectan a TMC, así como a los usuarios finales de los servicios que presta la compañía.

E. Amable solicitud.

Manifestamos nuestra conformidad de manera general con el contenido de su DP, salvo por todo lo expresado en los incisos que anteceden.

Finalmente, una vez más, nos gustaría hacerles notar la importancia de resolver el tema [redacted] **Como ya lo hemos manifestado, es una imposición no vinculada a las circunstancias del mercado actual, que afecta de manera importante a TMC y que finalmente se ve reflejada en las tarifas de los prestadores de servicio del STMC.**

De ser posible, les agradeceremos realizar una recomendación y/o mención de la importancia de resolver el tema de la irregular imposición del servicio de remolque y de las tarifas desmedidas y arbitrarias impuestas por los prestadores del servicio de remolque que generan un impacto económico negativo directo en el STMC y en la economía de la región.

Finalmente, notamos que la AI concluye que se deben regular las tarifas de los agentes económicos en Pichilingue, Baja California Sur, con esto haciendo referencia a TMC y BAJA FERRIES. En este sentido, nos gustaría hacer notar que la autoridad investigadora no establece las bases para realizar dicha regulación tarifaria lo cual consideramos esencial, ya que en nuestra opinión, no se puede realizar una regulación tarifaria solo a beneficio de los usuarios del STMC, sino también tomando en consideración el negocio y el carácter preponderantemente mercantil de los agentes económicos.

Previo a la regulación de tarifas que recomienda la AI, solicitamos se realice un estudio o peritaje en economía respecto de las condiciones actuales de competencia y de mercado en el puerto de Pichilingue, Baja California Sur.

Eliminado: 4 renglones y 20 palabras

Al respecto, las manifestaciones de TMC tienden a puntualizar diversas circunstancias señaladas en el DP, sin que se realicen pronunciamientos para controvertir las consideraciones respecto a la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES; tan es así que TMC señala que "*Manifestamos nuestra conformidad de manera general con el contenido de su DP*", por lo que sus manifestaciones son **inoperantes** por tratarse de **manifestaciones que no combaten el DP**.

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.[350]

---

[350] Sirven de apoyo los siguientes criterios del PJF: 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*

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 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

---

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 proporcionaran 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 2° 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.

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.[351]

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. Periciales

---

[351] Resulta aplicable el siguiente criterio del PJF: "***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.1o.P.A.11 K (10a.).

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.[352] 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,[353] elementos que son tomados en cuenta para la valoración de dicha prueba y el alcance que se le pretende dar.

4.1.6. Instrumental de actuaciones, así como presuncional legal y humana

BAJA FERRIES ofreció la prueba instrumental de actuaciones en su ESCRITO MANIFESTACIONES BJ, 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

---

[352] Sirve de apoyo el siguiente criterio del PJF: "***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.).

[353] 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.).

trata de una **instrumental de actuaciones** se entenderá que le corresponde el valor establecido en dichos artículos.

De igual forma, BAJA FERRIES ofreció la prueba presuncional o la prueba indiciaria en su escrito de ESCRITO MANIFESTACIONES BJ, 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,[354] y, por tanto, únicamente tienen el alcance de

---

[354] Sirven de apoyo los siguientes criterios del PJF: 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 '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.1o.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, señalas 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***

probar de manera adminiculada lo señalado al analizarse cada una de las pruebas en la presente resolución.

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.[355]

4.2.1. Documental privada consistente en el escrito[356] con anexos presentado por APIBCS el quince de diciembre de dos mil veintidós,[357] del que se desprende información referente a la infraestructura necesaria para proveer el STMP y STMC. En este sentido, APIBCS apunta que para el STMP en navegación de cabotaje se debe contar con "*muelles, señalamientos adecuados, suficiente personal, zonas de estacionamientos, áreas para el servicio al cliente, áreas de espera, rampas de abordaje con protección de las condiciones climatológicas*".[358] Asimismo, para la provisión del STMC, APIBCS indica que las terminales e instalaciones portuarias deben estar habilitadas para la carga y descarga, independientemente del cabotaje o altura, contando con "*muelles adecuados al proyecto técnico del tipo de cargamentos a operar, vialidades adecuadas a los volúmenes de carga y pesos específicos así mismo los diferentes tipos de cargamentos; zonas de estacionamiento; bodegas, áreas de almacenamiento a granel y zonas para carga especializada o peligrosa*".[359] A su vez, manifiesta que dado el crecimiento de las actividades turísticas, habitacionales y comerciales, tanto el STMP y STMC requieren la modernización de puertos y terminales, y facilitar otras zonas de desarrollo, tal es el caso del Puerto de Pichilingue donde ya se está desarrollando un proyecto de reordenamiento y modernización.

APIBCS indica que son los puertos de Pichilingue y Santa Rosalía los que permiten prestar el STMP y STMC mediante TRANSBORDADOR, debido a la operación de rutas regulares con demás puertos de la región, siendo un punto de conexión del estado de BCS con el macizo continental. Además, sus muelles permiten operar embarcaciones tipo ferris al contar con banda de atraque y plataforma para el desembarque de carga rodada y de pasajeros.

Finalmente, en dicho documento APIBCS señaló que el puerto de Pichilingue cuenta con diversa infraestructura dentro de la cual se encuentra una terminal de pasajeros con módulos de venta de boletos, oficinas administrativas, taller de reparaciones, casetas de báscula, cobertizo de patio, almacén, patio de maniobras, estacionamiento público, patio de almacenaje de cajas y patio de maniobras.[360]

***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.

[355] Mismas que se enumeran en el orden de aparición en el DP.

[356] Folios 445 a 576.

[357] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-096.

[358] Folio 453.

[359] *Ídem*.

[360] Folios 447 y 448 del EXPEDIENTE.

4.2.1.1. Elemento aportado por la ciencia,[361] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento electrónico *USB*, presentado como anexo al escrito descrito en el punto **4.2.1.**, en el cual se alberga lo siguiente:

> **4.2.1.1.1. Un archivo electrónico** en formato "*pdf*" denominado "*Anexo 3 Actas Constitutiva y Modificaciones.pdf*", del que se desprende la escritura pública número mil setenta pasada ante la fe del notario público número uno de La Paz, BCS, el siete de marzo de mil novecientos noventa y seis. La cual contiene la constitución de APIBCS como una sociedad anónima de capital variable, constituida de acuerdo con la legislación aplicable; cuyo objeto social es "*la Administración Portuaria Integral de los puertos del Estado de Baja California Sur, mediante el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión o concesiones que el Gobierno Federal otorgue para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación, la construcción de obras e instalaciones portuarias y la prestación de los servicios portuarios y marítimos, asi como la administración de los bienes que integren su desarrollo*".[362]
>
> **4.2.1.1.2. Un archivo electrónico** en formato "*pdf*" denominado "*Anexo 4 Título de Concesión y Modificaciones.pdf*" que contiene el título de concesión otorgado por la SCT publicado en el DOF el once de julio de mil novecientos noventa y siete a favor de APIBCS; así como diversas modificaciones a éste, siendo la última la publicada en el DOF el veintiséis de noviembre de dos mil cuatro. Donde se advierte que APIBCS tiene concesionada la administración portuaria integral de los puertos y áreas portuarias de San Carlos, La Paz, terminal de Pichilingue, Santa Rosalía, Puerto Escondido, Santa María, Isla San Marcos, San Juan de la Costa, Puerto de Loreto y terminal de Punta Prieta, en el Estado de Baja California Sur.[363]
>
> **4.2.1.1.3. Un archivo electrónico** en formato "*pdf*" denominado "*Anexo 5 Reglas de Operación*", del que se desprende las "*Reglas de Operación del Recinto Portuario de La Paz*" vigentes a partir de abril de dos mil catorce, las cuales tienen por objeto regular la administración y demás actividades de aprovechamiento que se desarrollen en el Recinto Portuario de la Paz, BCS; siendo de observancia obligatoria para APIBCS. Al respecto, la "*Regla 67*" de las reglas de operación del puerto de la Paz, establece la existencia de una junta de programación y asignación de posiciones de atraque en el muelle turístico, conformada por diversos agentes que participan en la operación portuaria, entre ellos, APIBCS (Administrador) y las NAVIERAS.
>
> En este sentido, se señala que en caso de no estar disponibles posiciones de atraque "*el Administrador asignará el área de fondeo y lo hará de conocimiento a la*

---

[361] Folio 577.
[362] Página 3.
[363] Página 130 y 131.

Capitanía."[364] Siendo el área destinada para "[...] *las embarcaciones que estén en espera del permiso de entrada al puerto.*"[365]

Por su parte, la "*Regla 138*" del puerto de Pichilingue señala que el administrador del puerto debe prestar servicios complementarios a los TRANSBORDADORES, consistente en el pesaje de vehículos y/o complementos en el embarque o desembarque para el correcto acceso a la terminal portuaria.

4.2.1.1.4. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*Anexo 6 PMDP y Modificaciones.pdf*", que consta de un oficio emitido por el Director General de la Coordinación General de Puerto y Marina Mercante de la SCT, de catorce de marzo de dos mil dieciocho; mediante el cual se le informa a la APIBCS que el "*Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2018-2022* [PMDP]" ha sido autorizado con una vigencia de cinco años, de acuerdo con la legislación en la materia.

Dado lo anterior, el PMDP (adjunto al oficio), analiza la competitividad de los puertos a cargo de la APIBCS y sus principales retos para su desarrollo al futuro. En este sentido, dichos puertos cuentan con "*infraestructura portuaria y servicios especializados para atender carga, derivados de petróleo, pasajeros, cruceros y turismo náutico*".[366] y su potencial de crecimiento "*se concentra en la expansión de la economía en su hinterland*".[367] Al respecto, el puerto de Pichilingue es el principal "*el cual en horas de embarque se congestiona su acceso, al no contar con un estacionamiento previo al ingreso del puerto, así mismo el tiempo de las revisiones aduanales crean cuello de botella. Los otros puertos no presentan problemas de saturación. - - - - Cualesquiera proyectos que se pretenda realizar en el Puerto de Pichilingue, se deberá considerar una solución al congestionamiento*",[368] cuya zona de influencia la constituyen las ciudades de "*La Paz, Cabo San Lucas, San José del Cabo, Ciudad Constitución y Loreto*",[369] debido al transporte de carga general suelta y de pasajeros a través de la conexión vía terrestre con del Puerto de Pichilingue.

4.2.1.1.5. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*Anexo 11 Infraestructura STMC y STMP.pdf*" que presenta una tabla con la descripción de la infraestructura del puerto de Pichilingue para el STMC y STMP, características técnicas y físicas, tiempo de operación, vida útil, entre otros. El puerto cuenta con seis muelles, de los cuales, los denominados "*Muelle no. 1 bis*", el "*Muelle no.1*", el "*Muelle no. 3*" y el "*Muelle no. 4*" son de uso para TRANSBORDADORES. Asimismo, se indica que el puerto de Santa Rosalía cuenta con un muelle de TRANSBORDADORES. En total, APIBCS administra el puerto de Pichilingue y Santa Rosalía, con seis muelles para el primer puerto y para el segundo puerto de dos.

---

[364] Página 34.
[365] Página 279.
[366] Página 37.
[367] Página 55.
[368] Página 76.
[369] Página 62.

Adicionalmente, de dicho elemento se desprende que en el puerto de Pichilingue, tres muelles tienen más de 30 (treinta) años en operación.

4.2.1.1.6. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*Anexo 13 Tabla Lista de Prestadores de Servicios.pdf*" mediante el cual, se describe los servicios prestados en el puerto de Pichilingue, necesarios para el STMC y STMP, tales como lanchaje, pilotaje, amarre y desamarre, avituallamiento, remolque maniobra portuaria, recolección de basura, carga y descarga, agua potable, entre otros. De dicho anexo se desprende que APIBCS presta los SERVICIOS RELACIONADOS de amarre y desamarre, agua potable, recolección de basura, carga y descarga, almacenaje, estiba y acarreo, en el puerto de Pichilingue, a los prestadores del STMC y el STMP.

Conclusión

De los elementos valorados se puede concluir que APIBCS se constituyó el siete de marzo de mil novecientos noventa y seis y tiene dentro de su objeto social "*la Administración Portuaria Integral de los puertos del Estado de Baja California Sur*"; opera el título de concesión otorgado por la SCT publicado en el DOF el once de julio de mil novecientos noventa y siete. Por dicho título se concedió a APIBCS la administración portuaria integral de los puertos y áreas portuarias de San Carlos, La Paz, terminal de Pichilingue, Santa Rosalía, Puerto Escondido, Santa María, Isla San Marcos, San Juan de la Costa, Puerto de Loreto y terminal de Punta Prieta, en el Estado de Baja California Sur.

De las "*Reglas de Operación del Recinto Portuario de La Paz*" vigentes a partir de abril de dos mil catorce, se desprende que dentro las reglas de operación del puerto de la Paz, existe una junta de programación y asignación de posiciones de atraque en el muelle turístico, conformada por diversos agentes que participan en la operación portuaria, entre ellos, APIBCS (Administrador) y las NAVIERAS, en ellas se señala que en caso de no estar disponibles posiciones de atraque "*el Administrador asignará el área de fondeo y lo hará de conocimiento a la Capitanía*", siendo el área destinada para "[…] *las embarcaciones que estén en espera del permiso de entrada al puerto*".

Asimismo, se desprende que APIBCS destaca la importancia de contar con una infraestructura adecuada para ofrecer los servicios de STMP y STMC. Para el STMP en navegación de cabotaje, se requiere infraestructura que incluye muelles, señalamientos apropiados, personal suficiente, áreas de estacionamiento, instalaciones para el servicio al cliente, áreas de espera y rampas de abordaje con protección contra las condiciones climáticas.

En cuanto al STMC, APIBCS señala que las terminales portuarias deben estar habilitadas para la carga y descarga de mercancías, independientemente de si se trata de cabotaje o transporte de altura. Esto implica contar con muelles adecuados para el tipo de carga que se manipula, vialidades dimensionadas para los volúmenes y pesos específicos de carga, zonas de estacionamiento, bodegas, áreas de almacenamiento a granel y espacios designados para la carga especializada o peligrosa.

APIBCS también destaca la importancia de modernizar los puertos y terminales para adaptarse al crecimiento de las actividades turísticas, residenciales y comerciales en la región. Además,

subraya que los puertos de Pichilingue y Santa Rosalía son cruciales para ofrecer tanto el STMP como el STMC mediante TRANSBORDADORES, ya que operan rutas regulares con otros puertos de la región y sirven como puntos de conexión con el macizo continental. Estos puertos cuentan con la infraestructura necesaria, como muelles con capacidad para embarcaciones tipo ferris, que facilita la carga y descarga de pasajeros y mercancías rodadas.

La APIBCS señaló que el puerto de Pichilingue es el principal puerto y que "***en horas de embarque se congestiona su acceso***, *al no contar con un estacionamiento previo al ingreso del puerto, así mismo el tiempo de las revisiones aduanales crean cuello de botella. Los otros puertos no presentan problemas de saturación. - - - - Cualesquiera proyectos que se pretenda realizar en el Puerto de Pichilingue, se deberá considerar una solución al congestionamiento* [énfasis añadido]".

4.2.2. Elemento aportado por la ciencia[370] que obra en medios electrónicos, consistente en un disco compacto presentado como anexo al escrito de TMC presentado en OFICIALÍA el tres de enero de dos mil veintitrés,[371] el cual consta de:

> **4.2.2.1. Un archivo electrónico** en formato "*pdf*" denominado "*REQ. 5 CONSTITUTIVA*" consistente en la escritura pública número veintiocho mil doscientos seis de veintidós de febrero de dos mil dos, pasada ante la fe del notario público número cuatro de Zapopan, Jalisco, mediante el cual consta el acto constitutivo de "*Transportación Marítima de California*" como una sociedad anónima de capital variable; la cual tiene por objeto el "[…] *Organizar, Administrar y prestar toda clase de servicios de transporte marítimo* […]".
>
> **4.2.2.2. Un archivo electrónico**[372] en formato "*pdf*" denominado "*REQ. 20 INFRAESTRUCTURA*", mediante el cual, TMC afirma que es inviable la provisión de servicios de STMP o STMC en una infraestructura diversa a los puertos. Además, TMC señala que, debido a diversas características técnicas, los puertos de Mazatlán, Topolobampo y Pichilingue se encuentran obsoletos, recalcando que: "*Pichilingue, tiene un proyecto de dragado que no va de la mano con las necesidades de las embarcaciones, solo dos muelles tienen el calado necesario para el tamaño de embarcaciones, el resto de los muelles poco calado, vialidades en pésimo estado.*"
>
> **4.2.2.3. Un archivo electrónico**[373] en formato "*pdf*" denominado "*REQ. 28 RUTAS, HORARIOS Y DURACION STMC.*", en el cual, se presentan los horarios y duración de las rutas en las que TMC ofrece sus servicios. En este sentido, se identifican cuatro rutas:
>
> "*1.- RUTA MAZATLAN -LA PAZ*
>
> *2.- RUTA LA PAZ – MAZATLAN*
>
> *3.- RUTA LA PAZ-TOPOLOBAMPO*

---

[370] Folio 629.
[371] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-104.
[372] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*ANEXO 14*".
[373] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*ANEXO 18*".

4.- RUTA TOPOLOBAMPO-LA PAZ".

Las rutas "*1*" y "*2*" cuentan con horarios a las 17:00 (diecisiete) horas, de lunes a viernes y tienen una duración aproximadamente de 16 (dieciséis) horas. Por otro lado, las rutas "*3*" (tres) y "*4*" (cuatro) tienen un horario de 23:00 (veintitrés) y 21:00 (veintiún) horas respectivamente, de lunes a domingo, con una duración aproximada de 9 (nueve horas), las estadías en los puertos sirven para B [redacted]. Asimismo, TMC manifiesta que el mejor horario para navegar es por la noche, debido a que logísticamente es adecuado al llegar al puerto de Pichilingue por la mañana y poder regresar el mismo día.

4.2.2.4. Un archivo electrónico[374] en formato "*pdf*" denominado "*REQ. 29 RUTAS, HORARIOS Y DURACION STMC.*" que presenta los horarios y duración de las rutas en que TMC brinda sus servicios. En este sentido, se identifican cuatro rutas:

"*1.- RUTA MAZATLAN -LA PAZ*

2.- RUTA LA PAZ – MAZATLAN

3.- RUTA LA PAZ-TOPOLOBAMPO

4.- RUTA TOPOLOBAMPO-LA PAZ".

Las rutas 1 (uno) y 2 (dos) cuentan con horarios a las 17:00 (diecisiete) horas, de lunes a viernes y tienen una duración aproximadamente de 16 (dieciséis) horas. Por otro lado, las rutas 3 (tres) y 4 (cuatro) tienen un horario de 23:00 (veintitrés) y 21:00 (veintiuno) respectivamente, de lunes a domingo, con una duración aproximada de nueve horas.

4.2.2.5 Un archivo electrónico[375] en formato "*pdf*" denominado "*REQ. 16 HORARIOS Y DURACION STMP.pdf*" que presenta los horarios y duración de las rutas en las que TMC brinda sus servicios, señalando que "*Es el mejor horario para navegar por la noche y llegar al destino que es Puerto Pichilingue a una hora adecuada para hacer las entregas y poder regresar el mismo dia* [sic]. *Y continuar con el flujo logístico. - - - - Las estadías se aprovechan para* B [redacted].

Conclusión

De los documentos referidos anteriormente se desprende que TMC sostiene que la prestación del servicio de STMC en lugares diferentes a los puertos no es factible.

Además, TMC señala que los PUERTOS presentan obsolescencia debido a diversas características técnicas. En cuanto a los horarios y duración de las rutas en las que ofrecen sus servicios, TMC ha proporcionado información detallada sobre cuatro rutas (La Paz - Mazatlán y La Paz -

---

[374] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*ANEXO 19*".
[375] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*ANEXO 10*".

Eliminado: 1 renglón 18 palabras

Topolobampo), estas rutas tienen horarios específicos y duraciones aproximadas que varían según la dirección y los días de la semana.

Adicionalmente, señaló que el mejor horario para navegar es por la noche y llegar al destino que es Puerto Pichilingue a una hora adecuada para hacer las entregas y poder regresar el mismo día.

4.2.3. Documental pública[376] consistente en el oficio ASIPONATOPO-DG-008/2023 con anexos, signado por el encargado del Despacho de la Dirección General de la Administración de ASIPONA TOPOLOBAMPO presentado en la OFICIALÍA el nueve de enero de dos mil veintitrés,[377] en el cual afirma, entre otras cosas, que con base en la definición de las reglas de operación del puerto de Topolobampo, la infraestructura requerida para el funcionamiento de las terminales portuarias consta de:

> "[…]
>
> • *Infraestructuras marítimas e instalaciones de atraque y amarre para recibir los distintos tipos de buque.*
>
> • *Zonas o infraestructuras terrestres que permitan el desarrollo de operaciones portuarias tales como carga, descarga, almacenaje, recepción y clasificación de cargas, entre otras.*
>
> • *Disponer de los equipos y maquinaria requerida para realizar las operaciones involucradas (Terminal de pasajeros)*".[378]

Con base en lo anterior, se indica que el puerto de Topolobampo cuenta con instalaciones adecuadas para la prestación del STMP, teniendo un muelle de TRANSBORDADORES para STMP y STMC con longitud de 167.7 (ciento sesenta y siete punto siete) metros y valor neto de reposición de $14,729,162.10 (catorce millones setecientos veintinueve mil ciento sesenta y dos 10/100 M.N.), así como un muelle para STMC general con una longitud de atraque de 99.35 (noventa y nueve punto treinta y cinco) metros y valor neto de reposición de $32,007,951.36 (treinta y dos millones siete mil novecientos cincuenta y uno 36/100 M.N.).[379]

Finalmente, se presenta la capacidad operativa y utilizada del puerto de Topolobampo mediante la siguiente tabla:[380]

Consecutivo	Nombre de la Infraestructura STMC/STMP	Fecha Anual	Capacidad Operativa	Capacidad Utilizada
1	BAJA FERRIES	2018	**	1,609,671
2	TMC	2018		500,536
3	BAJA FERRIES	2019		1,661,336
4	TMC	2019		701,879
5	BAJA FERRIES	2020		1,446,022
6	TMC	2020		496,411
7	BAJA FERRIES	2021		1,723,734

[376] Folio 765 a 1107.
[377] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-108.
[378] Folio 779.
[379] Folio 780.
[380] Tabla presentada en el Folio 780.

Eliminado: 7 celdas

8	TMC	2021	**	548,025
9	BAJA FERRIES	a Nov. 2022	[redacted]	1,760,009
10	TMC	a Nov. 2022	[redacted]	726,849

4.2.3.1. Elemento aportado por la ciencia[381] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble "*usb*", presentado por ASIPONA TOPOLOBAMPO como anexo al escrito señalado en el numeral **4.2.4.** que a su vez contiene lo siguiente:

> **4.2.3.1.1 Un archivo electrónico** [382] en formato "*pdf*" denominado "*PMDP Topolobampo 2022-2027_v2.*" que presenta el "*PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE TOPOLOBAMPO, SINALOA*", el cual describe la infraestructura e instalaciones del puerto de Topolobampo y presenta perspectivas de crecimiento y desarrollo hasta dos mil veintisiete. Se señala que el puerto de Topolobampo dispone de 11 (once) posiciones de atraque en los 9 (nueve) muelles disponibles, los cuales se cuentan con vías de conexión ferroviaria con un total de 3.17 (tres punto diecisiete) kilómetros de longitud de uso común sobre las cuales hace conexión en los distintos cesionarios que realicen o requieran este tipo de maniobra. El estudio concluye que su principal reto es aumentar el volumen de carga y el rendimiento de operación con vistas a mejorar la infraestructura del puerto, mediante nuevas instalaciones portuarias.
>
> Señala los factores clave del desarrollo productivo y de consumo de la región:
>
> ▪ Distribución del desarrollo productivo: Tres municipios del estado concentran el 77.2% (setenta y siete punto dos por ciento) del Producto Interno Bruto de la región, siendo el municipio de Culiacán el más importante con un 40.3% (cuarenta punto tres por ciento), seguido de Mazatlán 19.2% (diecinueve punto dos por ciento) y Ahome 17.6% (diecisiete punto seis por ciento) en porcentaje de participación y representando a su vez el sur y norte de la región respectivamente.
>
> ▪ Sectores económicos clave: Servicios es el sector de mayor aporte al ingreso con un 45.2% (cuarenta y cinco punto dos por ciento) seguido del comercio 23.8% (veintitrés punto ocho por ciento), Industria 19% (diecinueve por ciento) y el sector primario 12% (doce por ciento).
>
> ▪ Empresas de la región: 72% (setenta y dos por ciento) de las empresas de Sinaloa son microempresas (uno a diez empleados) mientras que las grandes empresas son parte del 1% (uno por ciento) del total de empresas.
>
> ▪ Población del estado: La población de Sinaloa pasó de tener 2.8 (dos punto ocho) millones de habitantes en dos mil diez a 3 (tres) millones de habitantes en el dos mil veinte, el cual resulta ser un crecimiento bajo considerando tasas de crecimiento sostenido en censos anteriores.

---

[381] Folio 1107.
[382] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*9. PMDP 2022-2027*".

Eliminado: 3 celdas

4.2.3.1.2 Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*5. Plano*" que consta de un plano de la "*UBICACION DE MUELLES DE CARGA GENERAL Y DE TRANSBORDADOR*" de ASIPONA TOPOLOBAMPO donde se advierte diversos muelles de carga, pesqueros, así como un muelle de TRANSBORDADORES.

4.2.3.1.4 Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*4. ACTACONSTITUTIVA-ESTATUTOSOCIAL-APITOPO*" consistente en la escritura pública número treinta y un mil ciento cincuenta y nueve de veintidós de julio de mil novecientos noventa y cuatro, pasada ante la fe del notario público número ciento cincuenta y tres del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), mediante el cual consta el acto constitutivo de "*Administración Portuaria Integral de Topolobampo, S.A. de C.V.*" como una sociedad anónima de capital variable. Se indica que derivado de la concesión del gobierno federal, esta tiene por objeto el "*uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público federal, la construcción de obras e instalaciones portuarias y la prestación de los servicios portuarios en Topolobampo Estado de Sinaloa, así como la administración de los bienes que integren su zona de desarrollo*".[383]

4.2.3.1.5 Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominada "*4. ESC. 116,117 ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS.pdf*" consistente en la escritura pública número ciento dieciséis mil ciento diecisiete del once de octubre de dos mil veintiuno, pasada ante la fe del notario público número doscientos treinta y siete de la Ciudad de México, que hace constar la protocolización del acta de la septuagésima segunda asamblea general extraordinaria de accionistas de la sociedad denominada "*ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE TOPOLOBAMPO SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE*" celebrada el veintiuno de junio de dos mil veintiuno, y la formalización de las resoluciones de dicha asamblea; donde consta que por medio de la resolución VII (séptima) se modificó la denominación de la sociedad para quedar denominada como ASIPONA TOPOLOBAMPO, sin que afecte el normal desarrollo de sus actividades.

4.2.3.1.6 Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*6. COPIA SIMPLE TITULO DE CONCESIÓN Y DOS ADEMDUM*" que consiste en copia simple del título de concesión y anexos otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en favor de la ASIPONA TOPOLOBAMPO, inscrito en el Registro Público de la Propiedad Federal en el folio real número 24939 (veinticuatro mil novecientos treinta y nueve) el once de febrero del dos mil tres. En este sentido, la concesión establece en sus disposiciones generales que la estructura de capital y su consejo de administración debe recaer mayoritariamente en socios mexicanos.

Se establece que ASIPONA TOPOLOBAMPO deberá pagar al Gobierno Federal una única contraprestación, la cual será fijada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Finalmente, se indica en el "*Capítulo III*" que la concesionaria se sujetará

[383] Página 4 del acta constitutiva.

a un programa maestro de desarrollo portuario que entregará para su aprobación a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Conclusión

De los elementos referidos anteriormente se desprende que ASIPONA TOPOLOBAMPO afirma que cuenta con la infraestructura necesaria para proporcionar el STMP y el STMC. Esto incluye muelles, instalaciones de atraque y amarre, áreas de carga y descarga, equipos y maquinaria necesarios para las operaciones portuarias.

Se proporciona información sobre la infraestructura portuaria, incluyendo la longitud de los muelles y su valor neto de reposición. ASIPONA TOPOLOBAMPO presentó datos referentes a la capacidad operativa y utilización del puerto de Topolobampo, que indican que este puerto desempeña un papel significativo en el transporte marítimo de carga y pasajeros en la región. Las dos principales compañías, BAJA FERRIES y TMC, han mantenido una capacidad operativa constante de B y B respectivamente, a lo largo de los años. Además, la utilización de estas capacidades varía anualmente, pero ambas compañías han experimentado un aumento en la cantidad de carga y pasajeros transportados, lo que subraya la importancia y la demanda de servicios portuarios en el puerto de Topolobampo.

Además, se incluye un Programa Maestro de Desarrollo Portuario que describe la infraestructura e instalaciones del puerto y establece perspectivas de crecimiento y desarrollo hasta el dos mil veintisiete, así como su título de concesión otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para operar en el puerto.

4.2.4. Documental Pública[384] consistente en el oficio número DG.GC.009/2023 con anexos, signado por el Director General de ASIPONA MAZATLÁN presentado en OFICIALÍA el doce de enero de dos mil veintitrés.[385]

De esta información se advierte que ASIPONA MAZATLÁN, se constituyó por medio de la escritura pública número treinta y un mil ciento cincuenta y ocho (31,158) de veintidós de julio de mi novecientos noventa y cuatro, pasada ante la fe del Notario Público número ciento cincuenta y dos del Distrito Federal (ahora Ciudad de México); asimismo, por medio de la escritura pública número ciento dieciséis mil trescientos noventa y nueve (116,399) de veintiuno de octubre de dos mil veintiuno, cambió su denominación social a "*Administración Portuaria Integral de Mazatlán S.A. de C.V.*" pasada ante la fe del notario público número doscientos treinta y siete en la Ciudad de México. ASIPONA MAZATLÁN cuenta con un título de concesión de catorce de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro con una vigencia por cincuenta años.

---

[384] Folios 1114 a 1187.
[385] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-107.

Eliminado: 9 palabras

La ruta principal de la ASIPONA MAZATLÁN es de Mazatlán, Sinaloa a Pichilingue, BCS,[386] el STMC es prestado por BAJA FERRIES y TMC; mientras que el STMP es prestado únicamente por BAJA FERRIES.[387]

Asimismo, ASIPONA MAZATLÁN señaló que la infraestructura portuaria de la terminal de TRANSBORDADORES y las instalaciones de apoyo con la que cuenta para la prestación del servicio de STMC y STMP, es la siguiente:[388]

1) Edificio 1 de TRANSBORDADORES: "*En la PLANTA BAJA de la fachada principal, se encuentran los servicios sanitarios públicos, un pasillo habilitado como sala de espera general y el salón VIP de pasajeros de la empresa BajaFerries* [sic]. *En la parte posterior, se ubican bodegas, oficinas y sanitarios para empleados en actualmente sin uso. La PLANTA ALTA ubica la antigua Sala de espera general, la cual dispone de espacios para 16 accesorias comerciales y las instalaciones inservibles de un antiguo restaurante de aproximadamente 40 mesas*".

2) Edificio 2 de TRANSBORDADORES: "*se ubican las oficinas de boletería de las empresas cesionarias de BajaFerries,* [sic] *S.A. de C.V. y de Transportadora de Marítima de California, S.A. de C.V. (TMC). En la fachada posterior se ubica, la Jefatura de Señalamiento Marítimo y su bodega de Mantenimiento Operativo, así como las áreas de mantenimiento y personal operativo de BajaFerries* [sic] *y la Planta eléctrica de emergencia.*"

3) Planta primer nivel: "[…] *En este nivel se encuentran las oficinas de la Gerencia Administrativa de BAJA FERRIES.*"

4) Planta segundo nivel: "*En esta planta se ubica la UNAPROP, cuya actividad es importante e indispensable para la operación portuaria*".

5) Planta tercer nivel: "*La torre de control de la navegación del Puerto de Mazatlán*".

6) Reordenamiento logístico de tráfico de vehículos y operación de patios de transbordadores: "[…] *destacan la disposición de los diferentes accesos; los espacios y vialidades, así como la distribución de los cajones de estacionamiento de vehículos, incluyendo la posición de la báscula de pesaje y medición.*"

7) Escollera de TRANSBORDADORES.

8) Rampa de carga y descarga en atracadero N°2. "*Las instalaciones cuentan de la Terminal de Transbordadores cuentan con dos rampas de ascenso y descenso de transbordadores*."

ASIPONA MAZATLÁN señaló que en la Terminal de TRANSBORDADORES la navegación es exclusivamente de cabotaje y tiene un enfoque comercial, principalmente en pasajeros y mercancías; pueden recibir embarcaciones tipo: TRANSBORDADORES, Ferries y cabotaje, lo que no pueden recibir son embarcaciones de mayores dimensiones por la falta de infraestructura con la que cuentan actualmente, que es insuficiente.[389]

---

[386] Folio 1129.
[387] Folios 1123 y 1126.
[388] Folios 1116 a 1119.
[389] Folio 1120.

Asimismo, manifestaron que para el STMP en navegación de cabotaje deben de existir por lo menos: **a)** infraestructuras marítimas (atraque y amarre para recibir los distintos buques); **b)** zona o infraestructura terrestre (que permitan el desarrollo de operaciones portuarias con seguridad para pasajeros, diferentes a las de carga y descarga); y **c)** disponer de los equipos y maquinaria requerida para realizar las operaciones involucradas con el manejo de equipaje y pasajeros.[390]

Asimismo, señaló que cuenta con instalaciones para transporte de pasajeros en las embarcaciones de TRANSBORDADORES en cabotaje que realizan la ruta Mazatlán-La Paz, contando con dos posiciones de atraque para este tipo de embarcaciones, así como patios de estacionamiento para vehículos pesados, y ligeros en maniobras de ascenso, descensos y áreas de espera para los pasajeros y oficinas administrativas y de boletaje,[391] teniendo una capacidad operativa como se señala a continuación:[392]

	Mensualmente	**Capacidad operativa**	**Capacidad utilizada**
STMC	60 (sesenta) arribos y zarpes	120 (ciento veinte) Ferries	Un Ferri cada 24 (veinticuatro) horas
STMP	60 (sesenta) arribos y zarpes	180 (ciento ochenta) Ferries	Un Buque cada 48 (cuarenta y ocho) horas
"*Se cuenta con dos rampas de carga y descarga de transbordadores, que permiten la maniobra de arribo, descarga-carga y zarpe cada 12 horas. Por lo tanto, actualmente se cuenta con una capacidad de maniobra de 120 Ferries cada 30 días. Sin embargo, en ASIPONA MAZATLÁN sólo operan dos empresas navieras con un buque de carga cada una, que realizan en conjunto 30 embarcos mensuales Mazatlán-Pichilingue. Por lo anterior se considera una capacidad utilizada del 25%.* [...] *En materia de pasajeros, sólo la empresa BAJAFERRIES* [sic] *maneja el servicio de pasajeros, por lo cual el porcentaje de utilización se reduce a la mitad.*".[393]			

4.2.5 Elemento aportado por la ciencia[394] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble "*USB*", presentado como anexo al escrito señalado en el numeral **4.2.4**, por ASIPONA MAZATLÁN en el cual consta:

> **4.2.5.1.1 Un archivo electrónico**[395] consistente en una tabla denominada "*TABLA 3. LISTA DE PRESTADORES DE SERVICIO*" en la que consta los principales prestadores de servicios portuarios:

	Tipo de contrato	**Nombre**	**Servicio**	**Vigencia**

[390] Folio 1122.
[391] Ídem.
[392] Folio 1125.
[393] Folio 1126.
[394] Folio 1188.
[395] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*24. Tabla 3 Prestadores Servicios Portuarios*", y el archivo denominado "*Tabla 3*".

1	Contrato de prestación de servicios Portuarios	Abastecedora de Combustibles del Pacífico, S.A. de C.V.	Suministro de combustible	31/12/2026
2		Aditivos y Emulsiones GEO. S.A. de C.V.	Suministro de combustible alterno	31/12/2025
3		Alberto Quiñonez Arizqueta	Recolección de residuos peligrosos	31/12/2025
4		Carlos Licea Mendoza	Avituallamiento	31/12/2024
5		Circulo Llantero S.A. de C.V.	Suministro de lubricantes	31/12/2025
6		Daniel Rios Vazquez	Reparaciones hidráulicas a flote	31/12/2024
7		Distribuidora Caza, S.A. de C.V.	Avituallamiento	31/12/2024
8		Eduardo Alberto Cornelio Zazueta	Reparaciones a flote	31/12/2025
9		German Ulises Morales Salazar	Avituallamiento	31/12/2024
10		Grupo Asfaltos Procesados, S.A. de C.V.	Suministro de combustibles	31/12/2024
11		Maritime Procurement Serivices, S.A.P.I de C.V.	Recolección de basura, Recolección y transporte de residuos peligrosos y aguas oleosas	31/12/2024
12		Pro-Energeticos, Combustibles y Servicios a la Industria, S.A.	Suministro de combustibles	31/12/2024
13		Serprogas, S.A. de C.V.	Suministro de combustibles	31/12/2024
14		Taller de Reparaciones Navales, S.A. de C.V.		31/12/2025
15		Transportes Tiny, S.A. de C.V.		31/12/2020[396]
16	Contrato de prestación de servicios Conexos	Duncan y Cossio, S.A.	Venta de equipos de seguridad	31/12/2023
17		Jesús Eduardo Lizárraga López	Renta de equipos, maquinarias y grúas	31/12/2024
18		SSH Servicios de Seguridad e Higiene, S.A. de C.V.		31/12/2024
Infraestructura utilizada de todos los prestadores		Rampa		

[396] El contrato con número consecutivo 15 (quince) se encuentra vencido, en proceso de regularización ante la Dirección General de Puertos de la Secretaría de Marina.

Elemento de las instalaciones portuarias	Terminal de Transbordadores

De la tabla se desprende que los 18 (dieciocho) prestadores de servicio utilizan la infraestructura de rampa y que es un servicio necesario para la prestación de servicio de STMC y STMP, además de que los 18 (dieciocho) utilizan la terminal de TRANSBORDADOR para llevar a cabo el servicio contratado.

Los principales servicios utilizados para prestar el STMC y STMP en la ASIPONA MAZATLÁN son: **1.** Suministro de combustible; **2.** Suministro de combustible alterno; **3.** Recolección de residuos peligrosos; **4.** Avituallamiento; **5.** Suministro de lubricantes; **6.** Reparaciones hidráulicas a flote; **7.** Venta de equipos de seguridad: **8.** Reparaciones a flote; **9.** Renta de equipos; y **10.** Mantenimiento de equipos.

> **4.2.5.1.2 Un archivo electrónico**[397] consistente en un documento en formato "*pdf*" denominado "*Título de concesión ASIPONA Mazatlán" el cual consiste en la "CONCESION otorgada a Administración Portuaria Integral de Mazatlán, S.A. de C.V., para la administración integral del puerto de Mazatlán, Sin.*", publicado en el DOF el catorce de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro, del cual se desprende que ASIPONA MAZATLÁN se encarga de la administración portuaria integral del puerto de Mazatlán, Sinaloa, 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.
>
> La concesión tiene una vigencia de cincuenta años, contados a partir de la fecha de otorgamiento, es decir desde el catorce de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro, hasta el catorce de noviembre de dos mil cuarenta y cuatro.

Conclusión

De los elementos referidos anteriormente se desprende que ASIPONA MAZATLÁN es una entidad que opera en el sector portuario desde su constitución en mil novecientos noventa y cuatro, posee un título de concesión vigente hasta dos mil cuarenta y cuatro y opera principalmente en la ruta de cabotaje entre Mazatlán, Sinaloa y Pichilingue, BCS. Su infraestructura portuaria incluye, entre otros, edificios de TRANSBORDADORES, oficinas de boletería, áreas de mantenimiento, con capacidad para recibir TRANSBORDADORES, Ferries y embarcaciones de cabotaje.

---

[397] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*6. Título de concesión*".

ASIPONA MAZATLÁN brinda servicios portuarios para el transporte marítimo de pasajeros en navegación de cabotaje y cuenta con instalaciones para atender a pasajeros y vehículos en sus embarcaciones. ASIPONA MAZATLÁN manifestó que la infraestructura actual es suficiente para el servicio de TRANSBORDADORES, pero señala que no puede acomodar embarcaciones de mayores dimensiones debido a limitaciones de infraestructura.

En cuanto a la capacidad operativa y utilización, se indicó que ASIPONA MAZATLÁN puede manejar 120 (ciento veinte) Ferries y 180 (ciento ochenta) buques de carga al mes, pero actualmente opera a **un 25% (veinticinco por ciento)** de su capacidad debido a la limitada demanda y al hecho de que solo dos empresas navieras prestan servicio en conjunto. En términos de pasajeros, solo BAJA FERRIES ofrece este servicio, lo que reduce aún más la utilización de la infraestructura.

Además, se mencionan los principales servicios utilizados en la ASIPONA MAZATLÁN para llevar a cabo el servicio de transporte marítimo, incluyendo suministro de combustible, recolección de residuos peligrosos, avituallamiento, reparaciones a flote y otros servicios relacionados con la operación portuaria.

[Espacio en blanco]

4.2.6. Documental privada[398] consistente en el escrito con anexos presentado en OFICIALÍA por APIBCS el dieciséis de enero de dos mil veintitrés,[399] del que se desprende, entre otras cosas, que los únicos puertos de BCS que cuentan con TRANSBORDADORES STMC y/o STMP son el puerto de Pichilingue-Mazatlán, Pichilingue-Topolobampo y Santa Rosalía-Guaymas, en ambos sentidos.[400] Además, se indica que el término "*ferry*" o "*Transbordador*" refiere a un "*barco grande y plano para el transporte de viajeros, mercancías, automóviles, entre otros, entre las dos orillas de un rio, estrecho o canal; y los de carga rodada (Roll-on Roll-off son diseñados y construidos con rampas en la proa, popa o en ambas; particularmente adecuados para transportar carga rodante)*".[401] Asimismo, señala que los buques de carga general mueven cualquier tipo de productos (carga general, granel mineral, granel agrícola). En el mismo sentido, señala que el servicio de remolcadores "*se realiza en la dársena del puerto, por lo tanto, no requiere de ninguna infraestructura especializada*".[402]

4.2.6.1. Elemento aportado por la ciencia[403] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble "*USB*" presentado por APIBCS como anexo al escrito señalado en el numeral **4.2.6.** que a su vez contiene lo siguiente:

4.2.6.1.1. Un archivo electrónico en formato "*Excel*" denominado "*Anexos 12 al 16 Modificables.xlsx*", en cuya pestaña "*Tabla 5 – Anexo 14 – Punto 25*" se presenta la Tabla 5 denominada "*PRESTADORES DE SERVICIOS MARITIMOS*", de la cual se desprende que BAJA FERRIES y TMC han ofrecido los servicios de STMC y/o STMP de manera constante entre los años dos mil dieciséis a dos mil veintidós en las RUTAS; asimismo, BAJA FERRIES prestó el STMC en la ruta Santa Rosalía – Guaymas entre el siete de diciembre de dos mil veinte y el treinta de abril de dos mil veintiuno. En las RUTAS, BAJA FERRIES ha ofrecido servicios con embarcaciones tipo "*TRANSBORDADOR*", mientras que TMC ha ofrecido el servicio en embarcaciones "*RO- RO*".

Igualmente, en la pestaña *"Tabla 3 - Anexo 13 - Punto 24"* se presenta la "*Tabla 3. Lista de PRESTADORES DE SERVICIOS*" que contiene información respecto de los prestadores de servicios portuarios, donde se observa que APIBCS otorga los servicios de amarre y desamarre, agua potable, recolección de basura, carga y descarga, almacenaje, estiba, acarreo, protección y vigilancia, avituallamiento y recolección de agua residuales, entre otros, en los puertos de Pichilingue, San Carlos, Santa Rosalía, La Paz y Puerto Escondido.

Conclusión

De los elementos referidos anteriormente se desprende que los únicos puertos de BCS con servicios de TRANSBORDADORES STMC y/o STMP son Pichilingue-Mazatlán, Pichilingue-Topolobampo y Santa Rosalía-Guaymas, operando en ambas direcciones.

---

[398] Folios 1199 a 1255.
[399] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-96.
[400] Folio 1200.
[401] Folio 1200.
[402] Folio 1205.
[403] Folio 1255.

De igual manera se puede concluir que los servicios portuarios proporcionados por APIBCS en varios puertos de la región son amarre y desamarre, agua potable, recolección de basura, carga y descarga, almacenaje, estiba, acarreo, protección y vigilancia, remolque, avituallamiento y recolección de aguas residuales.

[Espacio en blanco]

4.2.7. Elemento aportado por la ciencia[404] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble "*usb*", presentado en la OFICIALÍA por BAJA FERRIES como anexo a su escrito de veintitrés de enero de dos mil veintitrés[405], en el cual consta:

> **4.2.7.1. Un archivo electrónico**[406] en formato "*pdf*" denominado "*Anexo 5 - Acta Constitutiva Baja Ferries - E.P. 18,660*". Dicho archivo consiste en la escritura pública número dieciocho mil seiscientos sesenta (18,660) de cinco de marzo de dos mil tres, pasada ante la fe del notario público número dos de La Paz, Baja California Sur, por medio de la cual se advierte la constitución de BAJA FERRIES como una sociedad anónima de capital variable de conformidad con las leyes mexicanas y en la que se señala que su objeto es: "[...] *1.- Adquirir, arrendar, administrar y operar todo tipo de embarcaciones y artefactos navales;* [...] *3.- Emplear en el tráfico marítimo, según lo permitan nuestras leyes, buques matriculados mexicanos o con bandera extranjera en servicios de pasaje, carga, almacenaje u otros fines, para personas o empresas determinadas;* [...] *6.- La administración y/o operación de hoteles, moteles, restaurantes, cafeterías, bares, centros de diversión y esparcimiento turísticos y ecológicos, como escuelas, así como prestación de servicios de buceo, esquí acuático, veleo, yatismo y otros, en terminales portuarias Zona Federal Marítimo Terrestre o a bordo de los buques.*"
>
> **4.2.7.2 Un archivo electrónico**[407] en formato "*pdf*" denominado "*Anexo 5- . E.P. 28,363 - Compulsa Estatutos - Baja Ferries*". Dicho archivo consiste en la escritura pública número veintiocho mil trescientos sesenta y tres (28,363) de cuatro de enero de dos mil veintitrés, pasada ante la fe del notario público número ocho de La Paz, Baja California Sur, por medio de la cual se realizó una compulsa de documentos corporativos de BAJA FERRIES y en la que consta que por medio de la escritura pública número veintiséis mil ochocientos ochenta y ocho (26,888) de veintitrés de octubre de dos mil veinte, se aprobó por medio de la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada en la misma fecha, la transformación de BAJA FERRIES para adoptar el régimen de Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable para quedar bajo la denominación de "[...] *Baja Ferries, S.A.P.I. de C.V.*" y se modifica el objeto social para quedar de la siguiente manera: "[...] *1. La prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y cruceros turísticos, la prestación de servicios de transporte marítimo de carga y remolque, utilizando embarcaciones y artefactos navales de navegación interior, de cabotaje y de altura, lo anterior sujeto a las autorizaciones correspondientes de la autoridad competente. 2. Solicitar la matriculación y abanderamiento de embarcaciones y artefactos navales ante la autoridad marítima competente.*"
>
> **4.2.7.3 Una carpeta electrónica**[408] denominada "*Anexo 11*" la cual contiene cuatro carpetas denominadas: 1. "*2018*", 2. "*2019*", 3. "*2020*", y 4. "*2022*", de las que se desprenden los permisos otorgados a BAJA FERRIES para la prestación de los servicios de STMC y STMP, los cuales son los siguientes:

	Número de permiso	Vigencia	Embarcación	Ruta
1	17/2016	6 (seis) años 2016 –2022	Baja Star	La Paz– Mazatlán – La Paz La Paz– Topolobampo– La Paz
2	20/2018	6 (seis) años 2018 - 2024	Balandra Star	Pichilingue– Mazatlán– Pichilingue– Topolobampo– Pichilingue
	Modificación 7.2.201.-903/2020			Autorización de ruta adicional Santa Rosalía– Guaymas– Santa Rosalía
3	7.2.411.-468	6 (seis) años 2017 - 2023	California Star	Mazatlán– Pichilingue– Mazatlán Topolobampo– Pichilingue– Topolobampo
4	24/2018	6 (seis) años 18/10/2018 – 18/10/2024	México Star	Pichilingue– Mazatlán– Pichilingue, Pichilingue – Topolobampo – Pichilingue
5	PTP/948/2022	3 (tres) años 2022 - 2025	Baja Star	Pichilingue– Mazatlán– Pichilingue, Pichilingue– Topolobampo – Pichilingue

4.2.7.4 Un archivo electrónico[409] en formato "*pdf*" denominado "*Anexo 14.1 - Condiciones de servicio_rev06*" en el cual se observan las condiciones del servicio de STMP que presta BAJA FERRIES, las cuales principalmente son las siguientes:

Boletos	El valor del boleto incluye, a) el espacio a bordo (pasajero y/o el vehículo, mascotas, bicicletas y cabinas según se especifique en el propio boleto), b) un seguro de responsabilidad civil, y c) un servicio de alimentos por persona. Existen boletos abiertos, sujetos a disponibilidad.
Cancelaciones	BAJA FERRIES se reserva el derecho de proporcionar el servicio sin que esto implique el derecho del usuario de algún reclamo, demanda, pago o cualquier otra responsabilidad civil o mercantil, por cuestiones climatológicas, caso fortuito y/o fuerza mayor, por no presentarse el usuario, por el estado de salud o padecimiento del pasajero que pudiera implicar un riesgo para sí mismo, tripulación y/o resto de los pasajeros, si el operador de un vehículo o pasajero se presentan bajo los influjos del alcohol, Si se pretende utilizar o utiliza un boleto que no corresponda al pasajero y/o el vehículo y/o que sea objeto de la reventa, entre otras.
Demoras	Cuando haya una demora en zarpe de más de cuatro horas, y la empresa no esté en posibilidades de notificar al cliente antes del horario establecido, la empresa proporcionará, a elección del cliente, el reembolso o el servicio en el primer viaje inmediato posible
Reembolso	El reembolso sólo procederá cuando el cliente realice la solicitud correspondiente dentro de los cinco días hábiles posteriores a la compra del boleto, siempre y cuando la prestación del servicio no se encuentre dentro del plazo de once días hábiles o menos, de la fecha de la adquisición del boleto.
Cargos	BAJA FERRIES aplicara los siguientes cargos: 1. si el vehículo no es desembarcado en el momento en el que se requiera. 2. si el vehículo obstruye rampas en los procesos de embarque o desembarque y 3. cambio de fecha y/o ruta sobre boletos expedidos.

[404] Folio 1330.
[405] en respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-103.
[406] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 5*".
[407] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 5*".
[408] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 11*".
[409] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 14*".

Restricciones	BAJA FERRIES estableció restricciones para el servicio de pasajeros, para el transporte de mascotas y personas inmovilizadas.
Tarifas especiales	Para adultos mayores y niños menores de tres años. Niños de tres a once años, pagarán la mitad del precio de la tarifa vigente.
Equipaje	Cada pasajero tiene derecho a documentar cinco maletas de veinticinco kilogramos por viaje.

4.2.7.5 Un archivo electrónico[410] en formato "*Excel*" denominado "*Anexo 15.XLSX*" en el cual se observa la lista de rutas con punto de origen, punto de destino, qué tipo de embarcación las opera y la fecha de inicio de la operación del servicio de STMP:

Rutas servicio de transporte marítimo de pasajeros			
Punto de origen	**Punto de destino**	**Embarcaciones**	**Fecha de inicio de operación**
Pichilingue	Topolobampo	Balandra Star	**
		Baja Star	
		California star	
		Mexico Star	
Topolobampo	Pichilingue	Baja Star	
		California star	
		Balandra Star	
		Mexico Star	
Pichilingue	Mazatlán	Balandra Star	
		Baja Star	
		California star	
		Mexico Star	
Mazatlán	Pichilingue	Balandra Star	
		Baja Star	
		California star	
		Mexico Star	
Guaymas	Santa Rosalía	Balandra Star	
Santa Rosalía	Guaymas	Balandra Star	

[410] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 15*".

Eliminado: 18 celdas

4.2.7.6 Un archivo electrónico[411] en formato "*excel*" denominado "*Anexo 16.XLSX*" en el cual se observa una tabla con los horarios del servicio del STMP en las RUTAS, de la siguiente forma:

Desde	Destino	Días	Salida	Hrs de trayecto
Topolobampo	La Paz	Lunes a viernes	23:59	08:00
Topolobampo	La Paz	Domingo	23:00	
La Paz	Topolobampo	Lunes a viernes	14:30	
La Paz	Topolobampo	Sábado	23:00	
Mazatlán	La Paz	Domingo, miércoles y viernes	17:00	12:00
La Paz	Mazatlán	Martes, jueves y sábado	19:00 y 20:00	
Mazatlán	La Paz	Domingo, miércoles y viernes	20:00	14:00
La Paz	Mazatlán	Martes, jueves y sábado	18:00	
Santa Rosalía	Guaymas	Martes y viernes	23:00	08:00
Guaymas	Santa Rosalía	Jueves y domingo	23:00	

Del archivo se desprende que los horarios establecidos obedecen a que BAJA FERRIES tiene un enfoque comercial en el transporte de carga rodada. Los horarios de los barcos se ajustan según la carga rodada, y se establecen itinerarios para cubrir las necesidades logísticas de los clientes desde la salida hasta la entrega. Los tiempos de tránsito de los buques mantienen niveles de inventario, y los horarios de llegada a La Paz permiten una logística eficiente para entregar y regresar el mismo día. Los itinerarios se diseñan considerando procesos portuarios, inspecciones y revisiones de autoridades. Para Topolobampo y Mazatlán, los itinerarios se adaptan a la logística de los clientes, permitiéndoles reubicar equipos y cargar en centros de distribución. Los itinerarios también abarcan ventanas de mantenimiento de los barcos.

4.2.7.7 Un archivo electrónico[412] denominado "*Anexo 16.1.DOCX*" en el cual se observa el itinerario vía Topolobampo y vía Mazatlán de servicio de STMC de BAJA FERRIES:

Vía Topolobampo				
Buque: México Star				
Desde	**Destino**	**Días**	**Salida**	**Hrs de trayecto**
Topolobampo	La Paz	Lunes a viernes	23:59	08:00
Topolobampo	La Paz	Domingo	23:00	
La Paz	Topolobampo	Lunes a viernes	14:30	
La Paz	Topolobampo	Sábado	23:00	

[411] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 16*".
[412] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 16*".

Vía Mazatlán				
Buque: Baja Star				
Desde	**Destino**	**Días**	**Salida**	**Hrs de trayecto**
La Paz	Mazatlán	Martes, Jueves y Sábado	19:00	12:00
Mazatlán	La Paz	Miércoles, Viernes y Domingo	17:00	

4.2.7.8 Un archivo electrónico[413] denominado "*Anexo 21.DOCX*" en el cual BAJA FERRIES manifestó las ventajas del servicio de STMP que presta en los puntos de origen y/o destino que conforman las RUTAS STMP, las cuales principalmente son las siguientes:

1) **Puerto Topolobampo.**

El Puerto de Topolobampo tiene una conexión con los orígenes y destinos principales de centros urbanos y de producción regional. Tiene una cercanía de 114 (ciento catorce) millas con La Paz, BCS, aunado a que el sistema ferroviario conecta el Puerto de Topolobampo con las principales ciudades, pasos fronterizos y la ciudad de Chihuahua, además de la red carretera del país.

La conexión carretera es el principal medio de transporte utilizado por operadores, cesionarios y clientes del puerto debido a su localización estratégica con la ciudad de Los Mochis y la Carretera Federal 15 que inicia en la Ciudad de México y termina en la ciudad fronteriza de Nogales, Sonora; conectando con los principales estados y localidades agrícolas e industriales como Sonora, Sinaloa (Culiacán, Mazatlán y Los Mochis), Nayarit (Tepic), Jalisco (Guadalajara), Michoacán (Morelia) y Estado de México (Toluca).

2) Puerto de Guaymas

El Puerto de Guaymas cuenta con una conexión marítima para el STMP y STMC con BCS, principalmente el puerto de Santa Rosalía. Cuenta con sistema ferroviario, el cual se conecta con ciudades del noroeste del país y sur de Estados Unidos, además de la red carretera del país.

3) Puerto Mazatlán

El Puerto de Mazatlán es un puerto con capacidad comercial, turística, pesquera e industrial que atiende el comercio exterior y de cabotaje del estado de Sinaloa, surtiendo principalmente de insumos a BCS y abasteciendo a cinco mercados principalmente, teniendo un alcance casi al noreste y centro de país. Cuenta con sistema ferroviario, el cual se conecta con ciudades del noroeste del país y sur de Estados Unidos, además de la red carretera del país.

Asimismo, se señaló que el Puerto de Mazatlán se integra por cinco mercados:

[413] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 21*".

- Mercado local: comprende la ciudad de Mazatlán, la ciudad capital Culiacán y municipios colindantes, en el estado de Sinaloa.
- Mercado de cabotaje: comprende los movimientos marítimos entre el Puerto de Mazatlán y los puertos de Ensenada y Guerrero Negro, en Baja California, el Puerto de La Paz, en Baja California Sur, y el Puerto de Salina Cruz, en Oaxaca.
- Mercado del norte: incluye los estados de Sonora, Durango y Nuevo León.
- Mercado del occidente: integrado por los estados de Jalisco, Nayarit, Aguascalientes y Guanajuato.
- Valle de México: comprende el Estado de México y la Ciudad de México.

Dicho anexo refiere que, en su mercado local, el Puerto de Mazatlán está comunicado por carretera y ferrocarril con las ciudades principales del estado de Sinaloa. Con su mercado del norte a través de tres rutas, hacia el noroeste de México, el estado de Sonora en particular, el Puerto de Mazatlán se comunica a través de la carretera Mazatlán-Nogales, al noreste, el puerto se enlaza mediante la autopista Mazatlán-Durango, y desde este punto se comunica con las carreteras que lo conectan con Monterrey, en Nuevo León, Nuevo Laredo y Reynosa, en Tamaulipas, esta ruta conecta el denominado Corredor Económico Interoceánico del Norte, que enlaza al Puerto de Mazatlán, en el Océano Pacífico, con los puertos de Matamoros, Altamira y Tampico, en el Golfo de México. Hacia el sur, el Puerto de Mazatlán se enlaza por la autopista Mazatlán-Tepic.

A su mercado del occidente, el Puerto de Mazatlán se conecta a través de la autopista Mazatlán-Tepic-Guadalajara-Ciudad de México.

Con el mercado del Valle de México, el puerto se conecta a través de dos rutas: vía la autopista Mazatlán-Tepic-Guadalajara-Ciudad de México o mediante la autopista Mazatlán- Durango, que se enlaza en este último estado con la red nacional de carreteras.

Las distancias por carretera del Puerto de Mazatlán hacia las principales ciudades de las regiones económicas que atiende se muestran en la siguiente tabla.

Ciudad	Mazatlán	Topolobampo	Manzanillo
Culiacán, Sinaloa	219	243	976
Hermosillo, Sonora	885	505	1189
Durango, Durango	247	673	958
Monterrey, Nuevo León	836	1262	1140
Tepic, Nayarit	268	694	494
Guadalajara. Jalisco	476	862	1230
Guanajuato, Guanajuato	755	1181	1509

Tlalnepantla. Estado de México	937	1363	814
Ciudad de México	1,012	1438	836

Respecto a la vía ferroviaria, el Puerto de Mazatlán se conecta con sus mercados local norte, Occidente y Valle de México, a través de la ruta Nogales-Mazatlán-Guadalajara-Ciudad de México. Agregando las siguientes distancias:

Ciudad	Mazatlán	Topolobampo	Manzanillo
Culiacán, Sinaloa	225	505	1142
Hermosillo, Sonora	918	534	1835
Monterrey, Nuevo León	1593	1501	732
Tepic, Nayarit	535	815	382
Guadalajara. Jalisco	638	1083	349
Cortázar o Silao. Guanajuato	898	1390	633
Lechería o Tlalnepantla. Estado de México	1179	1693	976
Ciudad de México	1195	1699	963

4) Puerto Pichilingue

El Puerto de Pichilingue se encuentra a 17 (diecisiete) kilómetros de la ciudad de La Paz, cuenta con capacidad comercial y de TRANSBORDADORES. Cuenta con conexión a la red carretera del país, además del Aeropuerto Internacional de La Paz.

En dicho anexo se refiere que tiene una zona de influencia de los estados de Sonora, Baja California y Sinaloa. En Estados Unidos principalmente el Estado de California.

Su principal conexión por carretera es la carretera Puerto – Carretera Federal Tijuana – Los Cabos número 1.

Dicho anexo refiere las distancias del puerto con las principales ciudades y con otros puertos:

Distancias del puerto a ciudades principales:

CIUDAD	KMS
La Paz	17
Cabo San Lucas	171
Cd. Constitución	225
Loreto	374

CIUDAD	KMS
Guerrero Negro	790
Ensenada	1,413
Tijuana	1,517
Mexicali	1,699

Distancias del puerto a otros puertos:

PUERTO	MILLAS NÁUTICAS
Topolobampo, Sin.	115
Mazatlán, Sin.	245
Loreto, B.C.S.	117
Santa Rosalía, B.C.S.	247
Cabo San Lucas, B.C.S.	145
Puerto San Carlos, B.C.S.	329
Manzanillo, Col.	515
La Paz, B.C.S.	9.4
Guaymas, Son.	248
Ensenada, B.C.	1,083
San Diego, CA (E.U.A.)	1,145

5) Puerto Santa Rosalía.

El Puerto de Santa Rosalía se encuentra en la costa Este de Baja California Sur, a 551 (quinientos cincuenta y un) kilómetros al Norte de La Paz. Tiene la capacidad de atender a embarcaciones tipo TRANSBORDADOR, de carga general suelta, menores dedicadas a la pesca, de recreación y yates turísticos. Cuenta con conexiones a la red carretera del país.

De igual manera se desprenden las distancias por carretera a las principales ciudades de los mercados del puerto de Topolobampo, Mazatlán y Pichilingue.

	Distancia en Ferrocarril		**Distancia en Carretera**		**Distancia a otros puertos**	
	Ciudad	**KM**	**Ciudad**	**KM**	**Ciudad**	**Millas náuticas**
Puerto de Topolobampo	Chihuahua	883	Chihuahua	809		
	Culiacán	236	Culiacán	245		
	Hermosillo	507	Hermosillo	513		
	Guadalajara	902	Guadalajara	900		
	Durango	676	Durango	696		
	Tepic	695	Tepic	695		
Puerto de Mazatlán	Culiacán	225	Culiacán	219		
	Hermosillo	918	Hermosillo	885		
	Durango		Durango	247		
	Monterrey	1593	Monterrey	836		
	Tepic	535	Tepic	268		
	Guadalajara	638	Guadalajara	476		
	Guanajuato	898	Guanajuato	755		
	Tlalnepantla	1179	Tlalnepantla	937		
	Ciudad de México	1195	Ciudad de México	1,012		
Puerto de Pichilingue			La Paz	17	Topolobampo	115
			Cabo San Lucas	171	Mazatlán	245
			Cd. Constitución	225	Loreto	117
			Loreto	374	Santa Rosalía	247
			Guerrero Negro	790	Cabo San Lucas	145
			Ensenada	1,413	Puerto San Carlos	329
			Tijuana	1.517	Manzanillo	515
			Mexicali	1,699	La Paz	9.4
					Guaymas	248
					Ensenada	1,083
					San Diego	1,145

4.2.7.9 Un archivo electrónico[414] en formato "*pdf*" denominado "*nes*" del cual se desprende el oficio número "*7.2.201*" de doce de marzo de dos mil dieciocho emitido por la Dirección General de Marina Mercante, por medio del cual registró las tarifas máximas presentadas por BAJA FERRIES aplicables al STMP y STMC a bordo de las embarcaciones [redacted] y [redacted] en las rutas Mazatlán – Pichilingue y viceversa, y Topolobampo – Mazatlán y viceversa; las tarifas máximas autorizadas por la Dirección General de Marina Mercante son las siguientes:

Tarifas aplicables al STMP y STMC			
Concepto de cobro	**Rutas**		**Longitud**
	Topolobampo – La Paz	Mazatlán – Pichilingue	
Adulto	$1,553	$1,748	
Menor de 2 a 11 años	$807	$874	
Cabina estándar	$1,485	$1,704	
Cabina Suite	$2,835	$3,054	
Tarifas que incluyen operador			
Automóvil con operador	$3,414	$5,467	6.00 Mts
Motocicletas con operador	$2,521	$3,904	
Doble rodado y Grúa	$5,661	$7,050	7.00 Mts
Tractor	$6,573	7,980	7.00 Mts
Torthon	$7,922	$9,953	11.00 Mts
Mudanza	$8,896	$11,766	13.00 Mts
Tráiler	$15,687	$19,400	22.00 Mts
Full	$25,070	$28,861	32.00 Mts
Semifull	$21,341	$24,883	27.00 Mts
Tarifas que NO incluyen operador			
Motocicletas sin operador	$1,048	$2,246	
Automóvil	$1,941	$3,809	6.00 Mts
Automóvil con carga comercial	$3,557	$4,639	6.00 Mts
Auto con remolque	$7,278	$9,953	Hasta 9.00 Mts
Auto con remolque	$12,131	$17,418	9.1-17.00 Mts
Van Sprinter	$7,864	$10,317	7.50 Mts
Pick-up con camper	$8,244	$14,100	8.00 Mts
Autobús	$10,348	$16,589	12.00 Mts
Caja	$10,992	$13,102	40 - 45 pies
Caja	$12,288	$14,746	45.1 – 53 pies
Motor-home	$10,348	$19,907	
Metro extra	$1,078	$1,152	

[414] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 22*".

Eliminado: 4 palabras

4.2.7.10 Un archivo electrónico[415] en formato "*excel*" denominado "*Anexo 22*" que contiene información respecto a las tarifas del STMP, del archivo mencionado, se desprende una tabla con, entre otras, las columnas siguientes: [redacted]

[redacted]

[415] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 22*".

Eliminado: 4 palabras y 27 renglones

4.2.7.11 Un archivo electrónico[416] denominado "*Anexo 27 – Características del STMC*" en el cual se observan las principales características del servicio de STMC que presta BAJA FERRIES entre las que se encuentran las categorías ofrecidas, la subcategoría, las formas en los que los clientes pueden contratar sus servicios, las condiciones de seguridad con las que cuentan los Buques de BAJA FERRIES, el tipo de cliente que atiende BAJA FERRIES, entre los que destacan: "[…] [redacted] […]", y las características de la unidades rodadas que se necesitan para el servicio que ofrece BAJA FERRIES, señalando que presta su servicio en unidades rodadas, ya sea por sus propios medios o con la ayuda de un transporte auxiliar de conformidad con la NOM-012-SCT-2-2017, que establece como carga rodada "*autobuses, camiones unitarios, tractocamiones, camiones con remolque, tractocamiones articulados, camiones ligeros, camionetas, vehículos industriales, maquinaria autopropulsada, remolques, motocicletas, automóviles y cualquier vehículo de autotransporte que transite en vías generales de comunicación ya sean federales o estatales*".

4.2.7.12 Un archivo electrónico[417] denominado "*Anexo 28-Rutas STMC.XLSX*" en el cual se observa una tabla que describe los puntos de origen y destino de las rutas del STMC, y el inicio de operaciones de las embarcaciones propiedad de BAJA FERRIES que atienden o han atendido cada ruta. Se desprende la siguiente información:

RUTAS STMC			
Punto de origen	**Punto de destino**	**Embarcaciones que atienden o han atendido la ruta.**	**Fecha de inicio de operaciones**
Pichilingue	Topolobampo	Balandra Star	[redacted]
		Baja Star	

[416] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 27*".
[417] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 28*".

Eliminado: 14 renglones, 7 palabras y 2 celdas

		California star [SIC]	**
		Mexico Star	
Topolobampo	Pichilingue	Baja Star	
		California star [SIC]	
		Balandra Star	
		Mexico Star	
Pichilingue	Mazatlán	Balandra Star	
		Baja Star	
		California star [SIC]	
		Mexico Star	
Mazatlán	Pichilingue	Balandra Star	
		Baja Star	
		California star [SIC]	
		Mexico Star	
Guaymas	Santa Rosalía	Balandra Star	
Santa Rosalía	Guaymas	Balandra Star	

4.2.7.13 Un archivo electrónico[418] denominado "*Anexo 32 - Proceso para adquirir el STMC*" en el cual se observa el proceso que tienen que seguir los clientes o usuarios para adquirir el STMC de BAJA FERRIES, conforme a lo siguiente:

**

[418] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 32*".

Eliminado: 16 celdas y 4 párrafos

**

[Espacio en blanco]

Eliminado: 4 párrafos

4.2.3.14 Un archivo electrónico[419] denominado "*Anexo 32.1 – identificación de tarifas*" en el cual se observa el procedimiento y los elementos que tienen que tomar en cuenta el personal de BAJA FERRIES para la correcta asignación de tarifas en los servicios que ofrece BAJA FERRIES. Las consideraciones que toma en cuenta para realizar la cotización son las siguientes:

[redacted]

4.2.7.15 Un archivo electrónico[420] denominado "*Anexo 32.2 – Ventas*" en el cual se observa el procedimiento, paso por paso, que tiene que seguir el personal de venta de BAJA FERRIES en el momento de realizar la venta del STMP, STMC y servicios adicionales; asimismo, se debe [redacted].

4.2.7.16 Un archivo electrónico[421] denominado "*Anexo 38- Justificación Tarifas por Carga.DOCX*" en el cual se observa que las tarifas se fijan [redacted].

4.2.7.17 Un archivo electrónico[422] en formato "*excel*" denominado "*Anexo 41*" del cual se desprenden los nombres y características de las embarcaciones denominadas "*Baja Star*", "*México Star*" "*California Star*" y "*Balandra Star*" de BAJA FERRIES, por medio de las cuales presta el STMP, las cuales de describen a continuación:

Nombre de la [423]embarcación	Características	Pasajeros
Baja Star	B [redacted]	

Eliminado: 1 tabla, 2 celdas, 4 renglones y 15 palabras

	B
México Star	
California Star[424]	
Balandra Star[425]	

Del documento anterior se observa el listado de las embarcaciones destinadas al STMP que presta BAJA FERRIES, del que se desprende que los buques "B" y "B" fueron B, respectivamente; además de las características físicas/técnicas de los mencionados buques, así como de los buques B y B, resaltando que estos últimos son con los que actualmente BAJA FERRIES presta el STMP desde dos mil dieciocho.

[Espacio en blanco]

[419] Ídem.
[420] Ídem.
[421] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 38*".
[422] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 41*".
[423] B.
[424] B.
[425] B.

Eliminado: 1 tabla, 4 renglones y 19 palabras

4.2.7.18 Dos archivos electrónicos[426] en formato "*excel*" denominados "*Anexo 41.1*" y "*41.2*" de los cuales se desprenden diversas tablas en las que se comparan los datos [redacted]. En este sentido, los datos correspondientes a la capacidad operativa resultan de [redacted] continuación, se presenta el promedio anual de capacidad utilizada respecto de la capacidad real para cada embarcación que presta el STMP o STMC:

[redacted]

4.2.7.19 Un archivo electrónico[427] en formato "*word*" denominado "*Anexo 42*" en el cual se desprende que BAJA FERRIES cuenta con [redacted], las fechas de la compra de dichos navíos, el monto de la compra, el plazo de amortización, el tiempo de retorno de inversión [redacted] y el tipo de financiamiento, como se muestra a continuación:

[redacted]

[426] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 41*",
[427] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Anexo 42*".

Eliminado: 4 renglones 47 palabras y 2 tablas.

4.2.7.20 Un archivo electrónico[428] en formato "*pdf*" denominado "*Anexo 42.1.2* [redacted]" consistente en la copia de la escritura pública número [redacted]. De lo anterior consta la protocolización de la nota de venta [redacted].

4.2.7.21 Un archivo electrónico[429] en formato "*pdf*" denominado "*42.2.2* [redacted]". Del archivo consta una nota de venta del [redacted], por la que se acredita [redacted].

[Espacio en blanco]

[428] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 42*" la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada "*Anexo 42 – Documentos de sustento*", que a su vez contiene la subcarpeta denominada "*Anexo 42.1 -* [redacted]" que contiene el archivo electrónico.

[429] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 42*" la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada "*Anexo 42.2 (4)* [redacted]"

Eliminado: 7 renglones y 55 palabras

4.2.7.22 Un archivo electrónico[430] en formato "*pdf*" denominado "*42.3.2* [redacted] " se desprende lo siguiente:

[redacted]

Printed by BIMCO's Idea

Eliminado: 5 palabras y 1 imagen.

4.2.7.23 Un archivo electrónico[431] en formato "*pdf*" denominado "*42.4.3* [redacted] *TRADUCCIÓN.*"

Del archivo consta [redacted]

4.2.7.24 Un archivo electrónico[432] en formato "*Excel*" denominado "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros*" del que se desprenden los diez principales costos operativos y financieros de BAJA FERRIES de dos mil dieciocho a dos mil veintidós, en los que incurre para prestar los servicios de STMC y STMP, en particular se señalan las cuatro variables más relevantes y el porcentaje que representaron respecto al costo total por año y durante el PERIODO:

[redacted]

En este sentido, el concepto de [redacted]

[430] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 42*" la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada "*Anexo 42.3 (7)* [redacted]." Del documento citado se traduce como una nota de venta del [redacted].

[431] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 42*" la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada "*Anexo 42.4 (8)* [redacted]. Ídem.

[432] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 45.*"

Eliminado: 8 renglones, 1 tabla y 36 palabras

4.2.7.25 Un archivo electrónico[433] denominado "*Anexo 47*" del cual se desprende el procedimiento de registro de tarifas de BAJA FERRIES, en el cual señala que "*la Legislación Mexicana establece que la tarifa a cobrar por los servicios de transporte marítimo de carga será pactada libremente entre el prestador del servicio y el usuario de este, por lo que para dicho servicio no es necesario realizar trámite o registro alguno*". Asimismo, señaló que "[e]*n el caso del servicio de transporte marítimo de pasajeros, si bien, la legislación mexicana no prevé la obligatoriedad de llevar a cabo un registro, el permiso que otorga la autoridad marítima necesario para realizar el transporte marítimo de pasajeros, si prevé dentro de sus condiciones la obligatoriedad del permisionario de notificar a la Secretaría el itinerario, horario y tarifas por la prestación del servicio de transporte de pasajeros, así mismo, en caso de requerir con posterioridad cualquier modificación a los mismos, es obligación de la permisionaria notificarlo con un mes de anticipación al inicio de la vigencia. - - - - - En ese sentido, una vez que se emite un permiso para el transporte marítimo de pasajeros a alguna de las embarcaciones con que se presta dicho servicio, mi mandante se encuentra obligada a informar por escrito a la secretaría la tarifa a aplicar a dicho servicio, informándose en todos los casos las tarifas máximas*".

Para la metodología que sigue o ha seguido BAJA FERRIES en la cálculo de las tarifas para carga rodada señaló que "*Las tarifas están construidas conforme a los metros lineales promedio que ocupa cada tipo de unidad, requerimientos específicos de operación y a los servicios incluidos en cada caso*"; y respecto a la tarifa para pasaje, señaló que "*Las tarifas están construidas por tipo de pasajero (adultos, niños y adultos mayores) conforme a la infraestructura de cada embarcación y servicios incluidos (alimentos, entretenimiento, centro de consumo, etc), mismos que difieren por cada barco y por ruta. Adicionalmente se utilizan tarifas dinámicas conforme a la ocupación de cada viaje siempre dentro de las tarifas máximas registradas ante la Secretaría de Marina*"; finalmente, respecto de las tarifas de hotelería, se señaló que "*Las tarifas están definidas por tipo de cabina, mismas que varían en número y tipo de camas, amenidades (tv, ventanilla, tipo de baño, etc) y ubicación*".

Respecto de la actualización de tarifas para el STMC y STMP, BAJA FERRIES señala que "[redacted]", al respecto, durante el PERIODO, las tarifas se han actualizado de acuerdo con los incrementos de los siguientes conceptos:

[433] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 47.*"

Eliminado: 1 renglón
19 palabras

[redacted]

Dado lo anterior, BAJA FERRIES indica que "[…] [redacted].

4.2.7.26 Un archivo electrónico[434] denominado "*Anexo 52*" que contiene los servicios portuarios que necesita BAJA FERRIES para el desarrollo de la operación de STMC y STMP.

De dicho documento se desprende que los principales servicios portuarios que utiliza BAJA FERRIES son los siguientes: **1)** pilotaje, **2)** remolque, **3)** amarre de cabos, **4)** lanchaje, **5)** servicios generales, entre los que destacan el avituallamiento (entrega de provisiones a los buques), agua potable, combustibles, recolección de basura, eliminación de aguas residuales y reparaciones a flote, y **6)** maniobras.

Además, BAJA FERRIES manifestó que existen servicios portuarios en los que existe únicamente un prestador de servicios, como es el servicio de remolque, en el que BAJA FERRIES manifestó que "*no obstante no existir* [sic] *un estudio técnico que sustente dicha determinación, y que además, en el caso particular del Puerto de Topolobampo, Sinaloa, el único prestador del Servicio resulta ser el servicio mas* [sic] *caro de todos los Puertos del País* […] *en algunos casos su uso no es estrictamente indispensable, sin embargo, por disposición de la Administración Portuaria su uso se determina obligatorio, a fin de generar mayores ingresos a los Puertos a través de sus contratos de servicios, lo que hace que embarcaciones como los transbordadores deban pagar servicios muy costosos a fin de subrogar la falta de otras embarcaciones que si requerirían el servicio y hacer, de esta manera, dichos servicios costeables para sus prestadores de servicios, esto*

[434] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*Anexo 52.*"

Eliminado: 2 tablas, 6 renglones y 8 palabras

ocurre específicamente en el caso del Servicio Portuario de Remolque, tanto en Topolobampo, Sinaloa, como en Pichilingue, B.C.S, [...]", mientras que otros servicios como los de recolección de basura sí son esenciales para la correcta operación del servicio así como para cumplir con las normas nacionales e internacionales en materia ambiental.

Conclusión

De los documentos referidos anteriormente se desprende que BAJA FERRIES es una sociedad anónima de capital variable constituida en dos mil tres en La Paz, BCS, México. Su objeto social incluye, entre otros, la operación de embarcaciones y servicios turísticos. Asimismo, la información de los documentos referidos contienen los costos operativos y financieros de BAJA FERRIES de dos mil dieciocho a dos mil veintidós, en los que incurre para prestar los servicios de STMC y STMP.

1. **Rutas de STMP y STMC:**

- Permiso Número 17/2016: Vigencia: seis años (dos mil dieciséis a dos mil veintidós)

Embarcación: Baja Star

Rutas: La Paz–Mazatlán–La Paz, La Paz–Topolobampo–La Paz

- Permiso Número 20/2018: Vigencia: seis años (dos mil dieciocho a dos mil veinticuatro)

Embarcación: Balandra Star

Rutas: Pichilingue–Mazatlán–Pichilingue, Pichilingue–Topolobampo–Pichilingue

Modificación: Autorización de ruta adicional Santa Rosalía–Guaymas–Santa Rosalía

- Permiso Número 7.2.411.-468: Vigencia: seis años (dos mil diecisiete a dos mil veinticuatro)

Embarcación: California Star

Rutas: Mazatlán–Pichilingue–Mazatlán, Topolobampo–Pichilingue–Topolobampo

- Permiso Número 24/2018: Vigencia: seis años (dos mil dieciocho a dos mil veinticuatro)

Embarcación: México Star

Rutas: Pichilingue–Mazatlán–Pichilingue, Pichilingue–Topolobampo–Pichilingue.

- Permiso Número PTP/948/2022: Vigencia: tres años (dos mil veintidós a dos mil veinticinco)

Embarcación: Baja Star.

Rutas: Pichilingue–Mazatlán–Pichilingue, Pichilingue–Topolobampo–Pichilingue.

2. **Horarios**

Los horarios de las rutas de servicio de transporte marítimo de pasajeros y carga de BAJA FERRIES se caracterizan por su adaptabilidad a las necesidades logísticas y comerciales, así como por la consideración de procesos operativos y de seguridad. En resumen, estos son los horarios de las rutas:

STMC		
Vía Topolobampo (Buque: México Star):		
Topolobampo a La Paz	Lunes	Salida a las 23:59,
Topolobampo a La Paz	Domingo	Salida a las 23:00
La Paz a Topolobampo	Lunes a viernes	Salida a las 14:30.
La Paz a Topolobampo	Sábado	Salida a las 23:00
Vía Mazatlán (Buque: Baja Star):		
La Paz a Mazatlán	Martes, Jueves y Sábado	Salida a las 19:00
Mazatlán a La Paz	Miércoles, Viernes y Domingo	Salida a las 17:00.
Mazatlán a La Paz	Domingo, Miércoles y Viernes	Salida a las 20:00
La Paz a Mazatlán	Martes, Jueves y Sábado	Salida a las 19:00 y 20:00
STMP		
Topolobampo a La Paz	Lunes a viernes	Salida a las 23:59
Topolobampo a La Paz	Domingo	Salida a las 23:59
La Paz a Topolobampo	Lunes a viernes	Salida a las 23:00
La Paz a Topolobampo	Sábado	Salida a las 23:00
Mazatlán a La Paz	Domingo, Miércoles y Viernes	Salida a las 17:00
La Paz a Mazatlán	Martes, Jueves y Sábado	Salida a las 19:00 y 20:00
La Paz a Mazatlán	Martes, Jueves y Sábado	Salida a las 18:00
Mazatlán a La Paz	Domingo, Miércoles y Viernes	Salida a las 20:00

3. **Condiciones de Servicio de STMP:**

- Los boletos de STMP incluyen espacio a bordo, seguro de responsabilidad civil y servicio de alimentos por persona.
- Se aplican cargos por cancelaciones y demoras superiores a cuatro horas.

4. **Tarifas y Descuentos:**

- Las tarifas varían según la ruta, tipo de pasajero y categoría de cabina.
- Se ofrecen descuentos para adultos mayores y niños.

5. **Información sobre Rutas y Operaciones:**

- BAJA FERRIES opera una variedad de rutas de transporte marítimo de pasajeros que conectan diferentes puntos entre Sonora y BCS. Estas rutas incluyen Pichilingue a Topolobampo, Topolobampo a Pichilingue, Pichilingue a Mazatlán, Mazatlán a Pichilingue, Guaymas a Santa Rosalía y Santa Rosalía a Guaymas.
- BAJA FERRIES utiliza diferentes embarcaciones para operar en estas rutas, como Balandra Star, Baja Star, California Star y México Star.

- BAJA FERRIES destaca las ventajas de sus rutas del STMP:
  - Puerto Topolobampo: Estratégicamente ubicado, conecta con La Paz y tiene redes ferroviarias y carreteras para un acceso eficiente.
  - Puerto Mazatlán: Atiende diversas industrias en Sinaloa y conecta con múltiples mercados, con accesos ferroviarios y carreteras.
  - Puerto Pichilingue: Cerca de La Paz, es un punto clave para TRANSBORDADORES y se conecta a la red de carreteras y al aeropuerto local.

6. **Proceso de Adquisición de Servicios:**
   - Los clientes pueden comprar boletos en persona, por teléfono o por correo electrónico.
7. **Características del Servicio de STMC:**
   - Se mencionan las categorías de servicio, tipos de clientes atendidos y requisitos para el STMC.
8. **Identificación de Tarifas:**
   - Se describe cómo se asignan las tarifas según el tipo de pasajero y unidad.
   - Se proporciona una guía paso a paso para el personal de ventas al realizar ventas y asesorar a los clientes.
9. **Embarcaciones:**
   - Se presentan las características de las embarcaciones utilizadas para los servicios STMC y STMP.
   - Se observa que BAJA FERRIES ha realizado inversiones en su flota de buques para el transporte marítimo de pasajeros y carga. Estas inversiones han [redacted].
10. **Costos Operativos y Financieros:**

- Los principales costos operativos y financieros de BAJA FERRIES desde dos mil dieciocho a dos mil veintidós para prestar los servicios de STMC y STMP, son principalmente los costos de [redacted].

11. **Metodología de precio:**

- BAJA FERRIES para la actualización [redacted] de tarifas se basa en [redacted].

12. **Servicios Portuarios:**

- Detalla los servicios portuarios necesarios para las operaciones de STMC y STMP de BAJA FERRIES. Estos servicios incluyen pilotaje, remolque, amarre de cabos, lanchaje, servicios

Eliminado: 4 renglones y 15 palabras

generales (como avituallamiento, agua potable, combustibles, recolección de basura, eliminación de aguas residuales y reparaciones a flote) y maniobras.

4.2.8. Elemento aportado por la ciencia[435] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble USB, exhibido como anexo al escrito presentado por TMC en la OFICIALÍA el veintitrés de enero de dos mil veintitrés,[436] en el cual consta:

4.2.8.1. Un archivo electrónico[437] formato "*pdf*" denominado "*MEMO punto 27.pdf*" que consiste en un escrito que describe las principales características del STMC que ofrece TMC. TMC es una empresa que ofrece el servicio de cabotaje en el mar de Cortez y BCS orientada especialmente al servicio de carga rodada en los puertos de Mazatlán, y Topolobampo en Sinaloa y Pichilingue en BCS, respectivamente. A su vez, indica que su servicio solo se ofrece a clientes de carga rodada, siendo cualquier artefacto con ruedas.

En este sentido, se transporta todo tipo de vehículos turísticos o comerciales como motocicletas, automóviles con operador o pick up sin operador, doble rodado con o sin remolque, entre otros.

4.2.8.2. Un archivo electrónico[438] formato "*excel*" denominado "*Tarifas oficiales 2022 feb.xslx*" el cual contiene las tarifas oficiales de TMC a partir del quince de febrero dos mil veintidós como se describe a continuación:

Vehículo	Dimensión	Precio
Motocicletas	hasta 2 mts.	$ 3,000.00
Automóviles Con Operador O Pick Up Sin Operador	hasta 6 mts.	$ 3,560.00
Automóviles Sin Operador	hasta 6 mts.	$ 2,250.00
Autos Con Remolque	hasta 9 mts	$ 9,150.00
Motorhome	hasta 10 mts	$ 9,500.00
Autos Con Remolque O Motor Home	de 9.1 hasta 13 mts	$ 13,200.00
Autobuses	hasta 13 mts	$ 13,600.00
Pick Up Y Vannete Comercial	hasta 6 mts.	$ 3,700.00
Doble Rodado/Torthon/Rabon	hasta 7 mts.	$ 6,500.00
Tracto Camión Sin Remolque	hasta 7 mts	$ 7,700.00
Torthon/Rabon/ Mudanza	de 7 hasta 11 mts	$ 9,600.00
Mudanza	hasta 13 mts	$ 11,800.00
Caja De Tráiler/Plataforma/Jaula Hasta 45 Pies	hasta 13.7	$ 14,000.00
Caja De Tráiler /Plataforma/Jaula De 48 A 53 Pies	hasta 16 mts.	$ 15,000.00

[435] Dispositivo integrado al EXPEDIENTE mediante acuerdo emitido por el Director General de Mercados Regulados el veinticinco de mayo de dos mil veintitrés. Corresponde al folio 1297, siendo que el USB original está dañado, se integró un nuevo dispositivo de almacenamiento electrónico en el mismo folio con la información original, y se anexó al acuerdo por el que se ordenó su integración una copia de este, folio 14783.

[436] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-104.

[437] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 10*" que alberga el archivo.

[438] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 7*" que contiene el archivo.

Doble Rodado Con Remolque	de 9 a 17 mts.	$ 15,600.00
Tráiler/Pipa Largo	15 a 22 mts.	$ 9,400.00
Semi-Full	hasta 27 mts	$ 24,400.00
Madrina	hasta 32 mts.	$28,700.00
Tráiler Full	hasta 32 mts.	$28,700.00

4.2.8.3. Un archivo electrónico[439] formato "*pdf*" denominado "*MEMO punto 33 stmc.pdf*" que consta de un escrito donde TMC señala a BAJA FERRIES como único agente competidor, siendo que BAJA FERRIES ofrece el servicio de carga rodada y pasajeros a través de TRANSBORDADOR tipo "*Ro-pax*", mientras TMC utiliza "*Ro-Ro*".

4.2.8.4. Un archivo electrónico[440] formato "*pdf*" denominado "*MEMO 32.pdf*" que consta de un escrito mediante el cual TMC indica las formas en que un cliente puede contratar sus servicios. Al respecto, TMC indica tres diversos tipos de clientes y las diferencias en el proceso de contratación:

Tipo de Cliente	Procedimiento de Contratación
B	[redacted]

4.2.8.5. Un archivo electrónico[441] formato "*pdf*" denominado "*diptico2022AGOSTO.pdf*" que consta de un díptico informativo de tarifas oficiales por tipo de vehículo, de acuerdo con lo siguiente:

Tipo de Vehículo	Largo en metros
Motocicletas	Hasta 2
Vehículo con operador/Pick up o SUV sin operador.	Hasta 6
Automóviles sin operador	Hasta 6
Autos con remolque	Hasta 9
Motorhome	Hasta 10

[439] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 14*" que alberga el archivo.
[440] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 13*" que alberga el archivo.
[441] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 7*" que alberga el archivo.

Eliminado: 1 tabla.

Autos con remolque o motorhome	9.1 a 13
Autobuses	Hasta 13
Pick up/Vannete SUV	Hasta 6
Doble Rodado/Thorthon/Rabón	Hasta 7
Tractocamión sin remolque	Hasta 8
Torthon / Rabón / Mudanza	7 a 11
Mudanza	Hasta 13
Caja de trailer / plataforma / Jaula de hasta 45 pies	Hasta 14
Caja de trailer/plataforma/jaula de 48 a 53 pies	Hasta 16
Doble rodado con remolque	9 a 17
Tráiler / pipa largo	15 a 22
Semi-full	Hasta 27
Madrina	Hasta 32
Tráiler full	Hasta 32

4.2.8.6. Un archivo electrónico[442] formato "*pdf*" denominado "*MEMO punto 26 y 40.pdf*" que contiene una tabla donde se informa respecto a las interrupciones del STMC, indicando el motivo y periodo de inactividad:

Periodo de Inactividad				
Fecha de Paro	**Fecha de Reinicio**	**Nombre del Buque**	**Ruta**	**Motivo de Inactividad**
[redacted] B			Topolobampo-La Paz	[redacted] B
			Mazatlán-La Paz	
			Topolobampo-La Paz	
			Mazatlán-La Paz	
			Topolobampo-La Paz	
			Topolobampo-La Paz	
			Topolobampo-La Paz	
			Mazatlán-La Paz	

[442] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 9*" que alberga el archivo.

Eliminado: 32 celdas

				B [redacted]

4.2.8.7. Un archivo electrónico[443] formato "*excel*" denominado "*tarifario oficial 2018.xlsx*" que contiene una tabla donde se informan las tarifas oficiales de TMC a partir del quince de junio de dos mil dieciocho, como se describe a continuación:

Vehículo	Dimensión	Ruta a Mazatlán	Ruta a Topolobampo
Motocicletas	hasta 2 mts.	$ 2,355.00	$ 2,070.00
Automóviles Con Operador	hasta 6 mts.	$ 3,550.01	$ 2,415.00
Automóviles Sin Operador	hasta 6 mts.	$ 2,730.00	$ 1,380.01
Autos Con Remolque	de 7 a 11 mts	$ 9,321.00	$ 5,893.82
Motorhome	de 7 a 11 mts	$ 11,760.01	$ 8,855.00
Autobuses	hasta 13 mts	$ 12,810.01	$ 8,855.00
Pick Up Y Vánate Comercial	hasta 6 mts.	$ 3,550.01	$ 2,420.00
Doble Rodado/Torthon/Rabon	hasta 7 mts.	$ 6,280.00	$ 4,310.00
Tracto Camión Sin Remolque	hasta 7 mts	$ 6,280.00	$ 4,310.00
Torthon/Rabon/ Mudanza	de 7 hasta 11 mts	$ 8,855.00	$ 6,230.00
Mudanza	hasta 13 mts	$ 10,375.01	$ 7,435.00
Caja De Tráiler/Plataforma/Jaula	hasta 13.7	$ 12,015.00	$ 8,800.00
Caja De Tráiler /Plataforma/Jaula	hasta 16 mts.	$ 13,650.00	$ 9,410.00
Doble Rodado Con Remolque	de 9 a 17 mts.	$ 16,275.00	$ 9,900.00
Tráiler/Pipa Largo	15 a 22 mts.	$ 17,370.00	$ 12,110.00
Semi-Full	hasta 27 mts	$ 22,115.00	$ 15,925.00
Madrina	hasta 32 mts.	$ 25,767.01	$ 18,215.00
Tráiler Full	hasta 32 mts.	$ 25,767.01	$ 18,215.00

4.2.8.8. Un archivo electrónico[444] formato "*excel*" denominado "*TARIFARIO OFICIAL 2019.xlsx*" que contiene una tabla donde se informan las tarifas oficiales de TMC a partir del primero de marzo de dos mil diecinueve, como se describe a continuación:

Vehículo	Dimensión	Ruta a Mazatlán	Ruta a Topolobampo
motocicletas	hasta 2 mts.	$ 2,750.00	$ 2,300.00
automóviles con operador	hasta 6 mts.	$ 3,900.00	$ 2,700.00
automóviles sin operador	hasta 6 mts.	$ 3,300.00	$ 1,650.00

[443] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 7*" que alberga el archivo.
[444] Ídem.

Eliminado: 1 celda

autos con remolque	hasta 9 mts	$ 10,000.00	$ 7,000.00
motorhome	hasta 10 mts	$ 11,300.00	$ 7,300.00
autos con remolque o motor home	de 9.1 hasta 13 mts	$ 13,500.00	$ 10,000.00
autobuses	hasta 13 mts	$ 15,400.00	$ 10,450.00
pick up y vannete comercial	hasta 6 mts.	$ 4,300.00	$ 2,900.00
doble rodado/torthon/rabon	hasta 7 mts.	$ 7,500.00	$ 5,000.00
tracto camión sin remolque	hasta 7 mts	$ 7,600.00	$ 5,900.00
torthon/rabon/ mudanza	de 7 hasta 11 mts	$ 10,500.00	$ 7,400.00
mudanza	hasta 13 mts	$ 12,500.00	$ 9,000.00
caja de tráiler/plataforma/jaula hasta 45 pies	hasta 13.7	$ 13,700.00	$ 10,700.00
caja de tráiler /plataforma/jaula de 48 a 53 pies	hasta 16 mts.	$ 15,700.00	$ 11,500.00
doble rodado con remolque	de 9 a 17 mts.	$ 17,900.00	$ 12,500.00
tráiler/pipa largo	15 a 22 mts.	$ 20,800.00	$ 14,800.00
semi-full	hasta 27 mts	$ 26,400.00	$ 18,700.00
madrina	hasta 32 mts.	$ 30,800.00	$ 22,000.00
tráiler full	hasta 32 mts.	$ 30,800.00	$ 22,000.00

4.2.8.9. Un archivo electrónico[445] formato "*Excel*" denominado "*Tarifario oficial 2020.xlsx*" que contiene una tabla donde se informa las tarifas oficiales de TMC a partir del dieciocho de septiembre de dos mil veinte, como se describe a continuación:

Vehículo	Dimensión	Ruta a Mazatlán	Ruta a Topolobampo
motocicletas	hasta 2 mts.	$ 3,050.00	$ 2,550.00
automóviles con operador	hasta 6 mts.	$ 4,100.00	$ 3,000.00
automóviles sin operador	hasta 6 mts.	$ 3,300.00	$ 1,900.00
autos con remolque	hasta 9 mts	$ 11,500.00	$ 7,800.00
motorhome	hasta 10 mts	$ 12,600.00	$ 8,200.00
autos con remolque o motor home	de 9.1 hasta 13 mts	$ 15,000.00	$ 11,200.00
autobuses	hasta 13 mts	$ 17,200.00	$ 11,600.00
pick up y vannete comercial	hasta 6 mts.	$ 4,800.00	$ 3,200.00
doble rodado/torthon/rabon	hasta 7 mts.	$ 8,400.00	$ 5,600.00
tracto camión sin remolque	hasta 7 mts	$ 8,500.00	$ 6,600.00
torthon/rabon/ mudanza	de 7 hasta 11 mts	$ 12,100.00	$ 8,500.00
mudanza	hasta 13 mts	$ 14,100.00	$ 10,300.00
caja de tráiler/plataforma/jaula hasta 45 pies	Hasta 13.7	$ 15,700.00	$ 12,400.00
caja de tráiler /plataforma/jaula de 48 a 53 pies	hasta 16 mts.	$ 17,900.00	$ 13,500.00
doble rodado con remolque	de 9 a 17 mts.	$ 19,600.00	$ 13,300.00

[445] Ídem.

tráiler/pipa largo	15 a 22 mts.	$ 23,500.00	$ 17,200.00
semi-full	hasta 27 mts	$ 29,500.00	$ 23,000.00
madrina	hasta 32 mts.	$ 35,000.00	$ 25,000.00
tráiler full	hasta 32 mts.	$ 35,000.00	$ 25,000.00

[Espacio en blanco]

4.2.8.10. Un archivo electrónico[446] formato "*pdf*" denominado "*PLAN DE TRABAJO DE DIRECCIÓN COMERCIAL 2020.pdf*" donde consta un plan de objetivos comerciales de TMC para el año dos mil veinte. En dicho documento se indica que TMC mantiene la política comercial de '[redacted]'.

4.2.8.11. Un archivo electrónico[448] formato "*excel*" denominado "*Plan Difusión Comercial 2020.xlsx*" que describe el presupuesto asignado por TMC para servicios de publicidad en el año dos mil veintidós. Al respecto, se presupuesta gasto total anual de [redacted].

4.2.8.12. Un archivo electrónico[449] formato "*pdf*" denominado "*MEMO punto 12.pdf*" que consiste en un escrito donde TMC afirma que su [redacted]".[450]

4.2.8.13. Un archivo electrónico[451] formato "*pdf*" denominado "*MEMO punto 41.pdf*" mediante el cual, TMC describe las características operativas de las embarcaciones con las que dispuso [redacted], para el STMC. En este sentido, TMC dispone de tres embarcaciones, de las cuales, las denominadas [redacted].

Dado lo anterior, TMC considera que dada [redacted].

---

[446] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 7*" que alberga el archivo.
[447] Página 1.
[448] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 5*" que alberga el archivo.
[449] Ídem.

Eliminado: 17 renglones y 43 palabras

4.2.8.14. Un archivo electrónico[453] formato "*excel*" denominado "*estadísticas de capacidad instalada*" mediante el cual, TMC describe mediante quince tablas la capacidad operativa y la capacidad instalada mensual de los años dos mil dieciocho a dos mil veintidós de sus TRANSBORDADOR [redacted]

De las tablas mencionadas se desprende que: 1) [redacted]

4.2.8.15. Un archivo electrónico[454] formato "*pdf*" denominado "*MEMO punto 47.pdf*" a través del cual, TMC describe el procedimiento de determinación de tarifas del STMC para el año dos mil veintidós. Se advierte, que para la fórmula de cálculo [redacted]

[redacted]

[redacted]

---

[450] Página 1.
[451] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 22*" que alberga el archivo.
[452] Página 1.
[453] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 22*" que alberga el archivo.
[454] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 26*" que alberga el archivo.

Eliminado: 10 renglones, 18 palabras y 1 tabla

4.2.8.16. Un archivo electrónico[455] formato "*pdf*" denominado "*MEMO 45.pdf*" que presenta un desglose de los diez principales costos operativos y financieros de TMC entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós. En tales términos, se observa que el diésel constituyó B durante dicho periodo, como se expone a continuación:[456]

**

En estos términos, en promedio, el diésel constituyó el ** del costo de operación total de TMC, siendo ** costo asumido por la empresa durante el periodo comprendido entre dos mil dieciocho y dos mil veintidós.

4.2.8.17. Un archivo electrónico[457] formato "*pdf*" denominado "*MEMO punto 42-2.pdf*" que presenta las características de adquisición de cada buque propiedad de TMC, como se describe a continuación:

**

4.2.8.18. Un archivo electrónico[458] formato "*pdf*" denominado **[459] que trata de un **

[455] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 25*" que alberga el archivo.
[456] Elaboración propia con base en los datos del documento evaluado.
[457] Dentro de la carpeta denominada "*ACLARACIONES COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 6*" que alberga el archivo.
[458] Ídem.
[459] El documento referido fue presentado en idioma inglés sin traducción adjunta, por lo que con fundamento en el párrafo tercero del artículo 113 de la LFCE, este Pleno realizó la traducción de los aspectos que estima relevantes para efectos de su valoración.

Eliminado: 2 tablas, 2 renglones y 22 palabras

[redacted]

4.2.8.19. Un archivo electrónico[460] formato "*pdf*" denominado "*FACTURA BUQUE* [redacted]"[461] la cual contiene [redacted].

4.2.8.20. Un archivo electrónico[462] formato "*pdf*" denominado "*FACTURA BUQUE* [redacted] *pdf*"[463] donde constan [redacted].

4.2.8.21. Un archivo electrónico[464] formato "*pdf*" denominado "*MEMO punto 53*" dentro del cual TMC describe que ha enfrentado dificultades operativas en el puerto de Pichilingue debido a la emisión del Oficio 7.2.002/2018 de veintiséis de diciembre de dos mil dieciocho, que "[redacted] […]", lo que representa un costo hundido para TMC, al afirmar que [redacted].

---

[460] Dentro de la carpeta denominada "*ACLARACIONES COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 6*" que alberga el archivo.

[461] El documento referido fue presentado en idioma inglés sin traducción adjunta, por lo que con fundamento en el párrafo tercero del artículo 113 de la LFCE, este Pleno realizó la traducción de los aspectos que estima relevantes para efectos de su valoración.

[462] Dentro de la carpeta denominada "*ACLARACIONES COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 6*" que alberga el archivo.

[463] El documento referido fue presentado en idioma inglés sin traducción adjunta, por lo que con fundamento en el párrafo tercero del artículo 113 de la LFCE, este Pleno realizó la traducción de los aspectos que estima relevantes para efectos de su valoración.

[464] Dentro de la carpeta denominada "*ACLARACIONES COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 7*" que alberga el archivo

Eliminado: 1 párrafo, 14 renglones y 42 palabras

4.2.8.22. Un archivo electrónico[465] formato "*pdf*" denominado "*MEMO punto 52.pdf*" a través del cual, TMC afirma que su servicio consiste en el transporte de mercancías, productos perecederos y pasajeros entre las RUTAS; mientras que el servicio de remolcadores ha sido concesionado a las siguientes empresas:

> "*a. Intertug México, S.A. de C.V. (empresa colombiana) en Topolobampo, Sinaloa.*
>
> *b. Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V. (empresa española) en Mazatlán, Sinaloa.*
>
> *c. Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V. (empresa española) en Pichilingue, Baja California Sur*".[466]

TMC asegura que no existe respaldo documental de ningún tipo del cobro de los servicios de remolque de estas empresas, ni del número de servicios prestados por Intertug México, S.A. de C.V. y Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V. a TMC, sin existir tampoco algún acuerdo previo o nexo causal respecto del servicio, siendo enteramente regulado por las Reglas de Operación de los Servicios Portuarios de Remolque.

TMC ha presentado juicios de nulidad contra la [redacted] y contra la Dirección General de Puertos de la SM.[467] Asimismo, TMC [redacted],[468] y diverso requerimiento notarial por la [redacted] por [redacted] por supuestos servicios de remolque.

Finalmente, TMC advierte la intrascendencia de los servicios de remolque dado que:

> "*embarcaciones como las nuestras que pueden* [redacted] *por el equipo y dispositivos de navegación con que cuentan, y* […][además] *se presta para emitir facturas unilateralmente en un número indiscriminado y por montos exorbitantes que no corresponden a la realidad y sin respaldo documental alguno generador de las facturas que unilateralmente pretenden cobrar*".[469]

---

[465] Dentro de la carpeta denominada "*2da parte información COFECE*" que a su vez contiene la carpeta denominada "*Anexo 31*" que alberga el archivo.
[466] Página 1.
[467] A saber, el instaurado bajo el expediente 1967/21-07-02-2 en la 2da Sala Regional de Occidente del TFJA y el expediente 4469/2107-01-5 de la 1a Sala Regional de Occidente del TFJA, respectivamente.
[468] Juicio presentado ante el juzgado octavo de distrito en materia civil de la CDMX.
[469] Página 3.

Eliminado: 2 renglones y 41 palabras.

4.2.8.23. Un archivo electrónico[470] formato "*excel*" denominado "*tarifas oficiales 1 agos 2021.xlsx*" que contiene una tabla donde se informa las tarifas oficiales de TMC a partir del primero de agosto de dos mil veintiuno, como se describe a continuación:

Vehículo	Dimensión	Ruta a Mazatlán	Ruta a Topolobampo
Motocicletas	hasta 2 mts.	$ 3,300.00	$ 2,750.00
automóviles con operador o pick up sin operador	hasta 6 mts.	$ 4,400.00	$ 3,250.00
automóviles sin operador	hasta 6 mts.	$ 2,560.00	$ 2,050.00
autos con remolque	hasta 9 mts	$ 12400	$ 8,400.00
Motorhome	hasta 10 mts	$ 13600	$ 8,800.00
autos con remolque o motor home	de 9.1 hasta 13 mts	$ 16200	$ 12,100.00
Autobuses	hasta 13 mts	$ 18500	$ 12,500.00
pick up y vannete comercial	hasta 6 mts.	$ 5,100.00	$ 3,400.00
doble rodado/torthon/rabon	hasta 7 mts.	$ 9,000.00	$ 6,000.00
tracto camión sin remolque	hasta 8 mts	$ 9,200.00	$ 7,100.00
torthon/rabon/ mudanza	de 7 hasta 11 mts	$ 12600	$ 8,800.00
Mudanza	hasta 13 mts	$ 15000	$ 10,800.00
caja de tráiler/plataforma/jaula hasta 45 pies	hasta 14	$ 16500	$ 12,800.00
caja de tráiler /plataforma/jaula de 48 a 53 pies	hasta 16 mts.	$ 18900	$ 13,800.00
doble rodado con remolque	de 9 a 17 mts.	$ 21200	$ 14,300.00
tráiler/pipa largo	15 a 22 mts.	$ 24700	$ 17,820.00
semi-full	hasta 27 mts	$ 31800	$ 22,400.00
Madrina	hasta 32 mts.	$ 36500	$ 26,400.00
tráiler full	hasta 32 mts.	$ 35600	$ 26,400.00

4.2.8.24 Documental Pública[471] consiste en la copia certificada de la escritura pública número veintiséis mil ochocientos ochenta y ocho (26,888) de veintitrés de octubre de dos mil veinte, pasada ante la fe del notario público número ocho de La Paz, Baja California Sur, por medio de la cual se desprende la aprobación de la transformación de BAJA FERRIES a una sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable, la reforma de los estatutos sociales de la misma y la designación del Consejo de Administración de la misma, presentada por medio de escrito de seis de enero de dos mil veintitrés.

---

[470] Dentro de la carpeta denominada "*Anexo 9.*" Folio 14785.

[471] Folios 634 a 741. Presentado como anexo al escrito presentado por BAJA FERRIES el seis de enero de dos mil veintitrés en respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-103.

Conclusión

De los elementos referidos anteriormente se desprende que TMC presta el STMC en los puertos de Mazatlán, Topolobampo y Pichilingue.

Asimismo, se desprende lo siguiente:

1. Las tarifas de TMC se establecen dependiendo el tipo de vehículo y dimensiones, (las tarifas han variado a lo largo de los años desde dos mil dieciocho a dos mil veintidós). Estas tarifas son utilizadas por TMC para sus servicios de transporte. TMC explica que, para determinar las tarifas del servicio, considera factores como [redacted].
2. TMC menciona a BAJA FERRIES como el único competidor en la oferta de STMC en la región, utilizando diferentes tipos de embarcaciones como Ro-Pax y Ro-Ro.
3. TMC manifiesta los tipos de cliente que usan el servicio del STMC, diferenciándolos entre [redacted].
4. TMC menciona que sus servicios del STMC se han interrumpido, principalmente por [redacted] de sus TRANSBORDADORES, se detallan las interrupciones en el servicio de TMC, indicando las fechas de paro, reinicio, nombre del buque, ruta y motivo de la inactividad.
5. El objetivo comercial de TMC para el año dos mil veinte, es el de [redacted].
6. TMC asigna un presupuesto especial para servicios de [redacted]
7. TMC presenta las características operativas de las tres embarcaciones que es propietario, incluyendo su capacidad de carga y pasajeros, las cuales las denomina "*San Guillermo*" y "*Santa Marcela*", mismas que cuentan con una capacidad de [redacted], de la embarcación "*San Jorge*" no se presenta información al respecto.
8. TMC hace una lista de los principales costos operativos en los que incurre, como la [redacted], entre otros, destacando que [redacted]
9. Los TRANSBORDADORES de TMC tuvieron un costo de: [redacted] y fue adquirido el [redacted]. El TRANSBORDADOR [redacted] tuvo un costo de [redacted]. El TRANSBORDADOR [redacted] tuvo un costo de [redacted].
10. De las facturas y memorandos que respaldan la compra de buques por parte de TMC, se desprende que [redacted]

Eliminado: 8 renglones y 70 palabras

4.2.9. Elemento aportado por la ciencia[472] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento electrónico "*USB*", exhibido como anexo del escrito presentado por ASIPONA TOPOLOBAMPO el veintiséis de enero de dos mil veintitrés,[473] en el que se encuentran:

> **4.2.9.1. Un archivo electrónico** en formato "*pdf*" que lleva por nombre "*8. Reglas_Operacion_Septiembre_2020.pdf*". Dicho archivo consiste en un oficio emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la ASIPONA TOPOLOBAMPO con el fin de comunicar la autorización de las reglas de operación del puerto de Topolobampo.
>
> Entre las reglas de operación se indica como obligatorio el servicio de remolque para todas las embarcaciones mayores de cinco mil unidades de arqueo bruto y para las embarcaciones que "*transporten petróleo, productos petroquímicos, gaseros, y en general, mercancías peligrosas, independientemente de su eslora o peso muerto*",[474] aunado a lo anterior, PEMEX solo efectuará el servicio de remolque para embarcaciones de su propiedad; de tal manera que los demás prestadores de servicio de remolque requerirán contrato celebrado con la ASIPONA TOPOLOBAMPO.
>
> **4.2.9.2 Un archivo electrónico**[475] en formato "*pdf*" denominado "*3.4 Plano de Usos, Destinos y FO de Topolobampo 0522.pdf*" en el cual consta el plano denominado "*MAESTRO DE DESTINOS, USOS Y FORMAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE TOPOLOBAMPO*" elaborado por ASIPONA TOPOLOBAMPO, en el que se desprende la estructura del puerto de Topolobampo, compuesto por terminales de manejo y almacenamiento de productos, oficinas administrativas y módulo de venta de boletos, instalaciones de pesaje, oficina administrativa y operativa, muelles de carga general, pesqueros y de uso común, así como, patios de maniobras, entre otros.

Conclusiones

De los elementos anteriores se desprende la obligación de contar con servicios de remolque para embarcaciones de ciertas características y aquellas que transporten mercancías peligrosas, como petróleo y productos petroquímicos.

Se destaca que PEMEX proporcionará el servicio de remolque solo para sus propias embarcaciones, lo que implica que otros proveedores de servicios de remolque deben celebrar contratos con la ASIPONA TOPOLOBAMPO para operar en el puerto.

---

[472] Folio 1365.
[473] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-108.
[474] Página 142.
[475] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*9. PMDP 2022-2027*".

4.2.10. Elemento aportado por la ciencia[476] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento extraíble "*usb*", presentado el primero de febrero de dos mil veintitrés por SEMAR como anexo a su escrito:[477]

> **4.2.10.1. Un archivo electrónico**[478] en formato "*excel*" denominado "*RegistrodeEmbarcaiones*". De dicho archivo se desprende una tabla con dos pestañas denominadas "*Buques*" y "*Cruceros*". De la pestaña "*Buques*" se puede observar que contiene treinta y una columnas, entre las que destacan las siguientes: 1. "*puerto_arribo*", 2. "*año*", 3. "*mes*", 4. "*nom_buque*", 5. "*causa_arribo*", 6. "*linea_naviera.*"
>
> Asimismo, se desprende que los registros van de enero de dos mil dieciocho a diciembre de dos mil veintidós, teniendo como puertos de arribo dentro de la columna "*puerto_arribo*": los puertos Guaymas, Guerrero Negro, Isla San Marcos, La Paz, Mazatlán, Pichilingue, Punta Santa María, San Carlos, San Juan de la Costa, Santa Rosalía y Topolobampo, mismo del que se desprenden tres mil seiscientos sesenta y un (3,661) registros de los buques de BAJA FERRIES, los cuales aparecen los siguientes: [redacted].
>
> De la misma manera se desprenden dos mil sesenta y nueve (2,069) registros de los buques de TMC los cuales aparecen los siguientes: "[redacted].
>
> **4.2.10.2. Un archivo electrónico**[479] en formato "*excel*" denominado "*Puertos y Terminales Concesionarios*". De dicho archivo se desprende una tabla que contiene los puertos y terminales concesionadas por la SEMAR dentro de los estados de BCS, Sinaloa y Sonora.
>
> Del archivo mencionado se observa que los puertos de La Paz, Pichilingue, Mazatlán y Topolobampo, correspondiente a los estados de BCS y Sinaloa, respectivamente, tienen dentro de sus capacidades la navegación de Altura, Mixto, de Cabotaje y Pesca y están concesionados a:
>
> a) **La Paz** – APIBCS – Clasificación: altura, mixto, de cabotaje y pesca.
> b) **Pichilingue** – APIBCS – Clasificación: cabotaje y altura.
> c) **Mazatlán** – ASIPONA MAZATLÁN.- Clasificación: altura y cabotaje.
> d) **Topolobampo** – ASIPONA TOPOLOBAMPO – Clasificación: altura, mixto, de cabotaje y pesca.

---

[476] Folio 1432.
[477] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-109.
[478] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Punto 21*".
[479] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*Punto 19*".

Eliminado: 9 palabras y 2 renglones

4.2.10.3. Un archivo electrónico[480] en formato "*excel*" denominado "*ANEXO 3 registro de embarcaciones 271222 1300 (1)*". De dicho archivo se desprende una tabla que contiene los registros de las embarcaciones de los años dos mil dieciocho a dos mil veintidós.

De dicho documento se desprenden, entre otras, las siguientes embarcaciones:

	Fecha de Alta	Nombre de la embarcación	Uso	Puerto
BAJA FERRIES	**	BAJA STAR	Mixto de Carga y Pasaje	La Paz
		CALIFORNIA STAR	Pasaje	
TMC		SAN JORGE	Carga	
		SAN GUILLERMO	Carga	
		SANTA MARCELA	Carga	

4.2.10.4. Un archivo electrónico[481] en formato "*excel*" denominado "*ANEXO 1 PERMISOS DE CARGA Y PASAJEROS 271222 1000*". De dicho archivo se desprende una tabla que contiene los permisos para prestar el servicio de STMC y STMP en dos mil dieciocho a dos mil veintidós emitidos por la SEMAR.

De dicho documento se resaltan los siguientes permisos otorgados a BAJA FERRIES y TMC desde la Oficina Central de Ciudad de México de la SEMAR:

Solicitante	Permiso	Nombre de la embarcación	Tipo de permiso	Tipo de Servicio	Vigencia	Puerto
BAJA FERRIES	-9	México Star	Pasajeros	Mixto	22/10/2018 al 22/10/2024	La Paz
	948	Baja Star	Pasajeros	Mixto	24/03/2022 al 24/03/2025	La Paz
	N/A	California Star	Pasajeros	Pasaje	27/02/2014 al 27/02/2020	La Paz
TMC	2565	San Jorge	Pasajeros	Carga	02/11/2022 al 02/11/2025	La Paz
	7	San Guillermo	Pasajeros	Carga	20/07/2020 al 20/07/2023	La Paz
	2	Santa Marcela	Pasajeros	Carga	12/03/2021 al 12/03/2024	La Paz

Conclusión

La SEMAR proporciona información sobre registros, puertos, embarcaciones y permisos relacionados con BAJA FERRIES y TMC:

1. **Registros de Embarcaciones:**

[480] El cual se encuentra en la carpeta denominada: "*COFECE-UNICAPAM*".
[481] *Ídem.*

Eliminado: 5 celdas

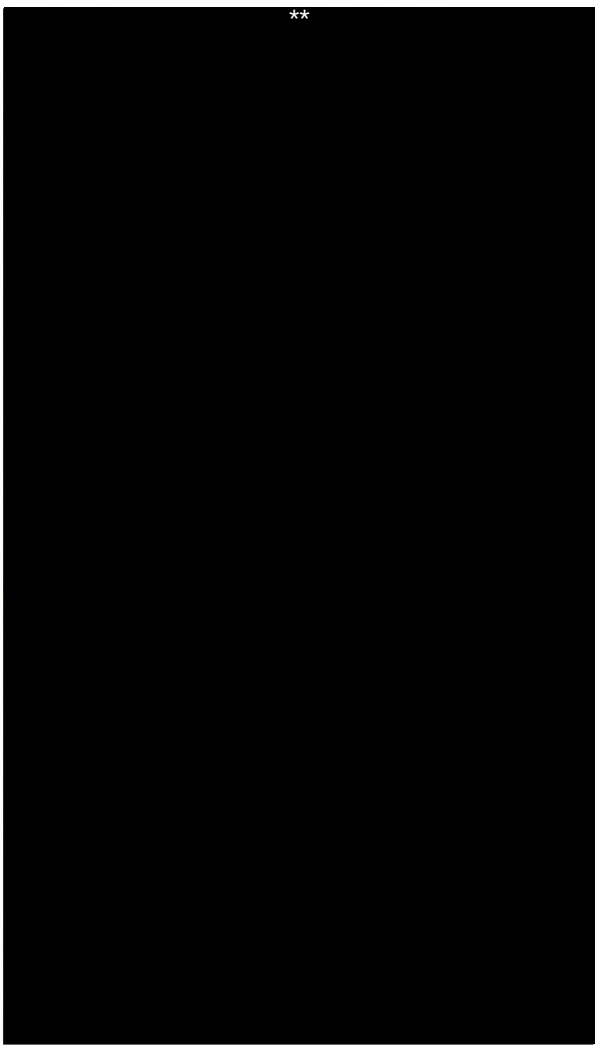
- Se menciona que los registros abarcan de enero de dos mil dieciocho a diciembre de dos mil veintidós.
- Se identifican tres mil seiscientos sesenta y un (3,661) registros de buques de BAJA FERRIES, de las embarcaciones [redacted].
- También se encuentran dos mil sesenta y nueve (2,069) registros de buques de TMC, de las embarcaciones [redacted].

2. **Puertos y Terminales Concesionarios:**
    - Muestra una tabla con puertos y terminales concesionadas por la SEMAR en BCS, Sinaloa y Sonora.
    - Los puertos de La Paz, Pichilingue, Mazatlán y Topolobampo tienen capacidades de navegación de altura, mixto, de cabotaje y pesca.
    - Los puertos están concesionados a diferentes entidades, como APIBCS (puertos de La Paz y Pichilingue), ASIPONA MAZATLÁN (puerto de Mazatlán), y ASIPONA TOPOLOBAMPO (puerto de Topolobampo).
3. **Permisos de Carga y Pasajeros:**
    - Se muestra una tabla con permisos para prestar servicios de STMC y STMP desde dos mil dieciocho a diciembre de dos mil veintidós, emitidos por la SEMAR.
    - Los permisos destacados incluyen "*México Star*", "*Baja Star*", y "*California Star*" para BAJA FERRIES, y "*San Jorge*", "*San Guillermo*" y "*Santa Marcela*" para TMC.
    - Los permisos abarcan diferentes tipos de servicio, como pasajeros, carga y mixto, con distintas fechas de vigencia y asignación a puertos, como La Paz.

Eliminado: 1 renglón y 15 palabras

4.2.11. Elemento aportado por la ciencia[482] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento electrónico "*USB*", exhibido como anexo al escrito presentado por BAJA FERRIES el catorce de febrero de dos mil veintitrés,[483] en el que se encuentran:

4.2.11.1. Un archivo electrónico[484] en formato *jpg* denominado "*BF_TarifarioCarga Oct 2022.jpg*", en el cual se aprecia una imagen con información de BAJA FERRIES respecto de las tarifas y horarios vigentes para viajes sencillos a partir del primero de octubre de dos mil veintidós para el STMC, como se muestran a continuación:



[482] Folio 12491.
[483] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-103.
[484] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*Anexo IX.a*" la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada "*Tarifarios*", que a su vez contiene la subcarpeta denominada "2022 10" que contiene el archivo electrónico.

Eliminado: 1 tabla

[redacted]

A su vez el itinerario consiste en la ruta de Topolobampo y la ruta Mazatlán como se muestra a continuación:

[redacted]

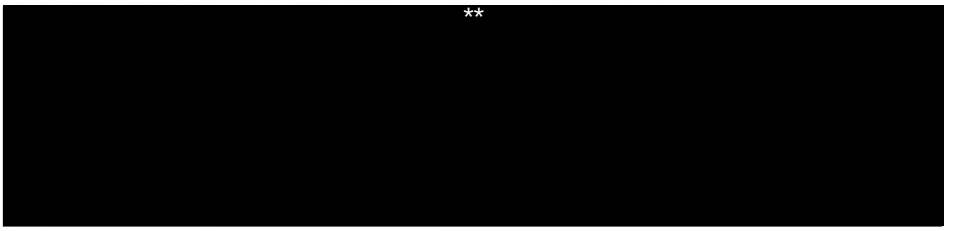
4.2.11.2. Un archivo electrónico[485] en formato "*jpg*" denominado "*BF-TarifarioPasaje Oct 2022.jpg*", en el cual se aprecia una imagen con información de BAJA FERRIES respecto de las tarifas y horarios del STMP en las RUTAS, vigente a partir del primero de octubre de dos mil veintidós, que contiene una segmentación de precios para niños, adultos y adultos mayores, así como cabinas o vehículos turísticos, como se muestra a continuación:

[redacted]

[485] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*Anexo IX.a*" la cual a su vez contiene la subcarpeta denominada "*Tarifarios*", que a su vez contiene la subcarpeta denominada "*2022 10*" que contiene el archivo electrónico.

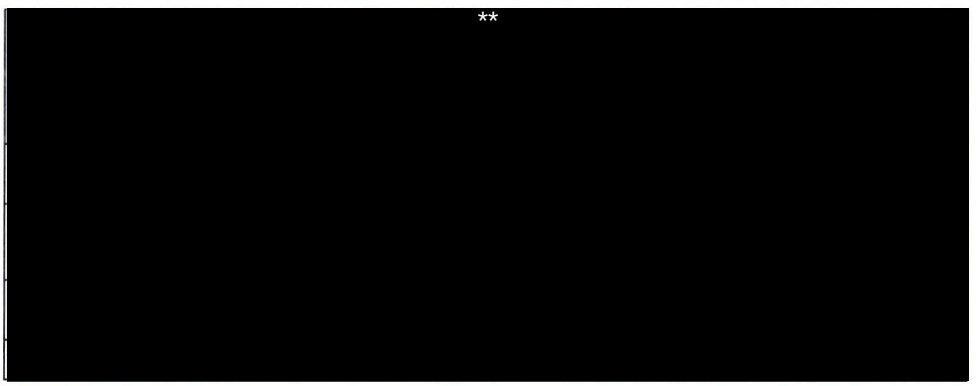
Eliminado: 3 celdas y 2 tablas

A su vez el itinerario consiste en la ruta de Topolobampo y la ruta Mazatlán como se muestra a continuación:

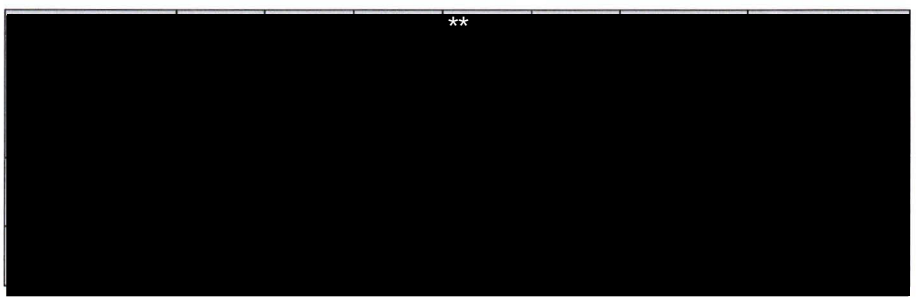


4.2.11.3. Un archivo electrónico formato "*excel*" denominado "*Anexo IV*", consistente en una base de datos que contiene la información de los movimientos de pasajeros del primero de enero de dos mil dieciocho al dos de diciembre de dos mil veintidós; específicamente contiene las fechas de salida y de llegada, los puertos de origen y de destino, el nombre de la embarcación, número de permiso, número de pasajeros con vehículos y pasajeros sin vehículos.

De la información anterior, se presenta el número de pasajeros de STMP por ruta, durante el PERIODO.[486]



Asimismo, se presenta el número de pasajeros del STMC, por ruta, durante el PERIODO.[487]



[486] Elaboración propia con datos del archivo.
[487] Ídem.

Eliminado: 3 tablas

**

[redacted]

4.2.11.4. Un archivo electrónico formato "*excel*" denominado "*Anexo IX.XLSX*", consistente en una matriz que enlista, entre otras cosas, las tarifas del STMC aplicables entre febrero de dos mil dieciocho y diciembre de dos mil veintidós, segmentándolas por ruta y dimensión del tipo de vehículo, a saber:[488]

**

[redacted]

**

[redacted]

[488] Elaboración propia que presenta el promedio de tarifas del STMC, calculadas con base a la columna "*Monto de la tarifa*" que contiene las tarifas del STMC sin IVA. Las dimensiones se agruparon de la siguiente manera: B [redacted].

Eliminado: 3 tablas, 4 renglones y 6 palabras.

**
[redacted]

1.2.11.5. Un archivo electrónico formato "*excel*" denominado "*Anexo VII.1*", consistente en una matriz que enlista información de [redacted]. La lista describe el origen y destino del servicio, nombre o razón social del cliente, descripción de la carga movilizada, precio y forma de contratación.

Por lo anterior, se desprende información estadística que permiten señalar las unidades de transporte más recurrentes en el STMC:

Porcentaje promedio por año Ruta Mazatlán - Pichilingue	
**	
[redacted]	
Porcentaje promedio por año Ruta Topolobampo - Pichilingue	
**	
[redacted]	

Asimismo, se puede apreciar que, durante el PERIODO, la ruta Mazatlán – Pichilingue transportó en promedio el [redacted], mientras que la ruta Topolobampo – Pichilingue transportó en promedio el [redacted].

Porcentaje Promedio por Año. Ruta Mazatlán - Pichilingue					
2018	2019	2020	2021	2022	Promedio durante el Periodo
**					
[redacted]					
Porcentaje Promedio por Año. Ruta Topolobampo - Pichilingue					
**					
[redacted]					

Eliminado: 77 celdas, 1 tabla y 23 palabras y 3 renglones.

4.2.11.6. Un archivo electrónico formato "*excel*" denominado "*Anexo XI*" consistente en una tabla con las embarcaciones propias y/o arrendadas con las que BAJA FERRIES presta o ha prestado el STMC y STMP. Por lo que respecta al STMC sus embarcaciones son las siguientes:

Nombre de la embarcación	Características físicas	Características técnicas	Servicio	Tiempo de operación	STMC/ STMP
California Star	**	Buque RoRo/Pasaje	Transporte de carga y pasaje	**	
Balandra Star		Buque de carga RoRo/Mixto	Transporte de carga y pasaje		
Baja Star		Ferry de pasajeros y carga	Transporte de carga y pasaje		STMC/ STMP
Mexico Star		Buque de carga roro/mixto	Transporte de carga y pasaje		
Mini Star		Buque de carga RoRo/Contenedores	Transporte de carga general		STMC

Conclusión

De los archivos valorados en los puntos **4.2.11.1., 4.2.11.2. y 4.2.11.4.** se desprende que BAJA FERRIES presta el STMC y STMP en las RUTAS con horarios continuos de lunes a domingo; para el STMC los precios varían dependiendo de las dimensiones del vehículo y la RUTA a transitar; asimismo para el STMP los precios se establecen en términos de la edad del pasajero, así como del tipo de carga (pasaje, cabina o vehículo) y RUTA. Se advierte que, para el STMC, la ruta Mazatlán – Pichilingue presenta en general, mayores costos promedios, siendo superiores entre un **) a los precios de la ruta Topolobampo – Pichilingue.

Eliminado: 10 celdas y 11 palabras.

En este mismo sentido, los elementos descritos en los puntos **4.2.11.3.** y **4.2.11.5.** reflejan que la ruta Topolobampo – Pichilingue es la que transportó el mayor porcentaje de pasajeros y carga durante el PERIODO, constituyendo el [redacted] respectivamente. Asimismo, la unidad de carga más utilizada fue el automóvil para la ruta Mazatlán – Pichilingue constituyendo un promedio de [redacted]; y la caja de cuarenta y cinco a cincuenta y tres pies para la ruta Topolobampo – Pichilingue con un [redacted]).

Finalmente, del elemento valorado en el punto **4.2.11.6.** se advierte que BAJA FERRIES es propietario de cinco embarcaciones para prestar tanto el STMC como el STMP, con las siguientes características físicas y técnicas, el tipo de servicio que brindan y el período de operación:

1. **California Star**

   Servicio: Buque Roro/Pasaje

   Tiempo de operación: [redacted].

   STMC/STMP: Sí

2. **Balandra Star**

   Servicio: Buque de carga RoRo/Mixto

   Tiempo de operación: [redacted].

   STMC/STMP: Sí

3. **Baja Star**

   Servicio: Ferry de pasajeros y carga

   Tiempo de operación: [redacted].

   STMC/STMP: Sí

4. **México Star**

   Servicio: Buque de carga roro/mixto

   Tiempo de operación: [redacted].

   STMC/STMP: Sí

5. **Mini Star**

   Servicio: Buque de carga RoRo/Contenedores

   Tiempo de operación: [redacted].

Eliminado: 5 renglones y 79 palabras

STMC/STMP: Solo STMC

4.2.12. Documental Pública[489] consistente en el ACTA CIRCUNSTANCIADA 1 emitida por la DGMR el quince de febrero de dos mil veintitrés, de la que se desprende lo siguiente:

"[…]

A las diez horas con quince minutos, hora del pacífico, arribamos a la entrada del puerto de Topolobampo. En la entrada hay personal de la SEMAR, así como personal de una empresa de seguridad privada. El personal de seguridad privada registra algunos datos del vehículo en el que viajamos y, posteriormente, nos permiten el acceso. Nos indican que se recopilan los datos de los vehículos y los peatones que ingresan al puerto, con excepción de usuarios frecuentes, quienes pueden hacer un registro previo y obtener un código "QR" que agiliza su acceso.

El acceso al puerto por el que ingresamos se ubica en la carretera Los Mochis – Topolobampo. Observamos que en el acceso hay un letrero que dice "Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo".

Al ingresar observamos de lado derecho vías férreas con vagones sin movimiento y que dicen "Ferromex". En el siguiente punto a la vista observamos una estructura con el letrero "Topolobampo Recinto Fiscalizado Estratégico."

En el siguiente punto a la vista observamos una construcción con un techo triangular, la cual tiene un letrero que dice "Insumos y Servicios Agrícolas de Occidente, S.A. de C.V.", dicha construcción se encuentra rodeada de una malla de seguridad. Se adjunta como Anexo A una foto de la construcción referida. A continuación, observamos una terminal especializada en granel agrícola a nuestro lado derecho y una terminal similar de lado izquierdo. Dichas terminales se encuentran separadas por una vía destinada al tránsito vehicular.

Al acercarnos más a dichas instalaciones a las diez horas con veinticuatro minutos, hora del pacífico, notamos que las instalaciones de ambas terminales ***incluyen un muelle, una bodega destinada al almacén, así como estructuras tubulares que conducen a los muelles de cada terminal****.* [Un], *empleado de la empresa BAJA FERRIES relacionado con el área comercial, según manifestación propia,* [en adelante "EL EMPLEADO"] *nos indica que ambas terminales son privadas y que una de ellas pertenece a "TTT" y la otra pertenece a "TMT". A las diez horas con treinta y cinco minutos, hora del pacífico, ninguna de las dos terminales es utilizada por alguna embarcación ni observamos algún tipo de operaciones.* [Énfasis añadido]

A las diez horas con cuarenta y seis minutos, hora del pacífico, arribamos a la entrada de la estación de TRANSBORDADORES, y la cual tiene un letrero que dice "Terminal de Transbordadores Ferry Station". Al ingresar a la terminal de TRANSBORDADORES ***observamos que hay tres patios destinados al estacionamiento de los vehículos que abordarán las embarcaciones. Dos de los patios se encuentran aledaños a un muelle respectivo****.* [EL EMPLEADO] *nos comenta que el patio en el que estamos parados se conecta con el muelle en el que una embarcación de BAJA FERRIES atraca. A lo lejos observamos un muelle en el que hay una embarcación;* [EL EMPLEADO] *nos dice que es un muelle de PEMEX y no forma parte de la terminal de TRANSBORDADORES. En el muelle que está junto al muelle más cercano a nosotros hay una embarcación de "Transportación Marítima de California". Se adjunta como Anexo fotos que muestran lo expuesto. La embarcación de "Transportación Marítima de California" no presenta operaciones. Por su parte, observamos que hay una terminal aledaña que está especializada en el manejo de cemento; en ella tampoco vemos alguna embarcación. A las doce horas con once minutos* ***ingresamos a las instalaciones destinadas al resguardo de pasajeros y***

[489] 12555 a 12611.

conductores que viajarán en la embarcación de BAJA FERRIES. *Observamos que la sala está vacía casi en su totalidad; asimismo, los comercios están cerrados. Vemos que hay dos módulos de venta juntos, uno de ellos es de la empresa BAJA FERRIES y el otro de la empresa TMC y* ***nos comentan que no ofrecen el servicio destinado a pasajeros que viajan sin vehículo****. Adicionalmente, observamos una tercera ventanilla de la empresa BAJA FERRIES, la cual tiene como fin ofrecer la venta de boletos a los pasajeros, aunque en ciertas horas se utiliza también para ofrecer el servicio a los vehículos con ruedas y sus choferes.* [Énfasis añadido]

Observamos que en la ventanilla de TMC hay un poster con su tarifario. En el caso de una de las ventanillas de BAJA FERRIES observamos un poster que dice "Tarifas y Horarios Vehículos de Carga". [...] *Por otro lado, observamos que hay un módulo de BAJA FERRIES que está destinado a la documentación de equipaje.* [...]. *En una puerta observamos un anuncio impreso que contiene requisitos para el ingreso vehicular y de motocicletas.* [...].

A las doce horas con cuarenta y tres minutos salimos de la instalación y caminamos hacia el lugar por donde pasan los vehículos con ruedas para llevar a cabo su medición y pesaje. Observamos que en el módulo para llevar a cabo la medición de los vehículos hay a un lado un puesto con una lona que dice "BAJA FERRIES". Observamos un letrero que dice "Báscula Sólo Chofer", así como otro letrero que dice "Área de Descenso de Pasajeros", "Báscula Motos/ Autos/ Camiones" y "Patios de Carga TRANSBORDADORES". Más adelante observamos una estructura que dice "Báscula Revuelta". Se adjuntan como anexo G cuatro fotografías que muestran lo referido.

Desde el patio en el que estamos podemos ver una terminal especializada en el manejo de cemento, la cual no tiene ninguna embarcación atracada en el muelle a las doce horas con cincuenta y ocho minutos, hora del pacífico. [...]. *En adición, observamos que hay una embarcación de TMC atracada en uno de los muelles, la cual presenta escasas operaciones de carga y descarga.* [...]. *A las trece horas con treinta y un minutos realizamos el recorrido que hacen los pasajeros de la embarcación. Observamos que el recorrido incluye pasar por un camino en donde vemos un letrero que dice "Check – in" y tiene el logotipo de BAJA FERRIES. Ese camino lleva al muelle, el cual cuenta con una superficie extensa delimitada por carriles pintados,* ***así como un paso peatonal****.* [...]. *De vuelta en las instalaciones observamos un espacio destinado para la entrega de equipaje* [...]. [Énfasis añadido]

A las veinte horas con cuarenta y un minutos acudimos nuevamente al lugar por el que pasan los vehículos que viajarán en TRANSBORDADOR. Observamos que hay un movimiento fluido y continuo de vehículos. [...]. *Observamos que hay cajas de tráileres sin tractocamión estacionadas en uno de los patios.* [...]. *A las veinte horas con cincuenta y nueve minutos, hora del pacífico, podemos ver una embarcación de BAJA FERRIES arribando al muelle. La embarcación se encuentra acompañada de dos embarcaciones que, de acuerdo con* [EL EMPLEADO], *se denominan remolcadores; ninguna de las dos hace contacto con la embarcación de BAJA FERRIES.* [...]. *A las veintiún horas con diez minutos la embarcación de BAJA FERRIES se encuentra cerca del muelle. Los remolcadores continúan sin asistir la embarcación en sus maniobras; al respecto,* [EL EMPLEADO] ***nos comenta que es un servicio innecesario, pues sus embarcaciones cuentan con "truster", lo que les permite realizar las maniobras de forma autónoma.*** [...]. *A las veintiún horas con quince minutos la embarcación atraca en el muelle y comienza el descenso de la rampa que permitirá llevar a cabo la carga y descarga y el ascenso y descanso de pasajeros. Al mismo tiempo se lleva a cabo el* ***servicio portuario de amarre****. A las veintiún horas con veintiún minutos, hora del pacífico, aproximadamente, inician las operaciones de carga y descarga* [...]. *Observamos que los choferes bajan los vehículos que ellos llevan, mientras que los vehículos llamados "mulas" bajan las cajas sin tractocamión.* [...] *Aproximadamente a las veintitrés horas con cincuenta minutos abordamos, a pie, la embarcación. Observamos una sala que cuenta con asientos para el viaje de personas* [...]. *A las cero horas con dieciséis minutos del dieciséis de febrero de dos mil veintitrés inician las maniobras para iniciar el viaje y salir del puerto de Topolobampo. En*

este momento acuden los remolcadores pero no asisten la embarcación en su maniobra. [...]. *A las ocho horas, hora del pacífico, visualizamos que comienzan las maniobras para arribar al puerto de Pichilingue, Baja California Sur. Acuden remolcadores que no asisten a la embarcación;* ***asimismo, observamos que hay dos estructuras que impiden el paso de los remolcadores****. Cerca de las ocho horas con veintisiete minutos de concluye con el atraque de la embarcación; observamos que los remolcadores se retiran del lugar sin haber asistido a la embarcación.* [...]. [Énfasis añadido]

Finalmente, se adjuntan como Anexo T los boletos escaneados.

[...]".

Conclusión

De la transcripción anterior, se advierte lo siguiente:

- El puerto de Topolobampo cuenta con personal de la SEMAR y seguridad privada. El acceso al puerto está en la carretera Los Mochis – Topolobampo, cuenta con un letrero en el que se observa la leyenda "Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo". Cuenta con vías férreas que son utilizadas aparentemente por FERROMEX, una estructura llamada "Topolobampo Recinto Fiscalizado Estratégico", una construcción de la sociedad denominada: "Insumos y Servicios Agrícolas de Occidente, S.A. de C.V.", y dos terminales especializadas en granel agrícola.
- El acceso al puerto está en la carretera Los Mochis – Topolobampo, cuenta con vías férreas que son utilizadas por FERROMEX, una estructura llamada "Topolobampo Recinto Fiscalizado Estratégico", una construcción de la sociedad denominada: "Insumos y Servicios Agrícolas de Occidente, S.A. de C.V.", y dos terminales especializadas en granel agrícola.
- La terminal cuenta con muelles, bodegas y estructuras tubulares, así como de dos terminales privadas, pertenecientes una a "TTT" y la otra a "TMT" con poca actividad y una terminal de cemento aparentemente sin actividad, además de las instalaciones destinadas al resguardo de pasajeros y conductores de BAJA FERRIES.

4.2.13. Documental Pública[490] consistente en el ACTA CIRCUNSTANCIADA 2 emitida por la DGMR el dieciséis de febrero de dos mil veintitrés, de la que se desprende lo siguiente:

"*Siendo las dieciocho horas con treinta y seis minutos del dieciséis de febrero de dos mil veintitrés, los CC. Juan Francisco Valerio Méndez y Jorge Luis Díaz Marín (en adelante, Inspectores) se incorporan en la carretera conocida como "Los Mochis-Topolobampo".* [...]

Esta carretera tiene cuatro carriles, dos en dirección a Topolobampo y dos en dirección a los Mochis. Adicionalmente, cuenta con un camellón central con alumbrado público y a sus costados se observan lotes baldíos, terrenos de cultivo, pastizal y algunas casas e instalaciones marginales. Durante el tránsito por esa carretera es notoria la presencia de un alto número de vehículos de carga de varios tipos, principalmente los vehículos conocidos como Torton o doble rodado, tractocamiones con y sin remolque, vehículos de tipo mudanza y de carga, entre otros. Siendo las dieciocho horas con cuarenta y cinco minutos, los Inspectores se percatan de un señalamiento que indica "Bienvenidos a Topolobampo." Enseguida, se observan diversos vehículos de carga detenidos sobre el acotamiento.

[490] Folios 12688 a 12709.

Al respecto, [se le] *informa a los Inspectores que dichas unidades se encuentran "varadas", toda vez que no cuentan con el identificador y documentación conocida como "PBPI", cuyas siglas se refieren a la "Protección de la Instalación Portuaria". Siendo las dieciocho horas con cuarenta y nueve minutos, los Inspectores se constituyen en la entrada del recinto portuario de Topolobampo, en cuya ubicación se observa el señalamiento "ADMINISTRACIÓN CENTRAL DEL PUERTO DE TOPOLOBAMPO". Al ingresar, inmediatamente a la derecha, se observan las oficinas de la "Administración Portuaria Integral" (API) y en el lado izquierdo se observan vías férreas, que no denotaban actividad. Al seguir avanzando, en el lado izquierdo se encuentra la entrada a los patios de los transbordadores, cuyos señalamientos indican "Embarque de autos/camión" y "ENTRADA" siendo las dieciocho horas con cincuenta y dos minutos, los Inspectores se percatan que al dirigirse al patio de maniobras de TMC se debe transitar a través del patio de maniobras de Baja Ferries, S.A.P.I de C.V. (Baja Ferries). Durante el tránsito en dicho en dicho patio de maniobras, en el lado izquierdo se observa la existencia de un inmueble que funge como la terminal de transbordadores. Inmediatamente a un lado de dicha terminal se encuentra la "Capitanía de Puerto" de la Secretaría de Marina (SEMAR). A la derecha, se identifica un arco en el cual se miden las unidades que se dirigen a los transbordadores.*

Más adelante en ese recinto, siendo las dieciocho horas con cincuenta y ocho minutos, al girar a la derecha, los Inspectores entran al patio de maniobras de TMC, el cual está constituido por piso de tierra sin pavimentar. Al seguir transitando durante dicho patio de maniobras, siendo las diecinueve horas con un minuto, los Inspectores [...], *se constituyen en el muelle donde se encuentra atracado el transbordador denominado "Santa Marcela" (Transbordador Marcela).*

A la Orilla del muelle se observa que el Transbordador Marcela está amarrado mediante cuatro bitas de amarre y que la rampa del transbordador estaba desplegada sobre el muelle, [...]. *A lo lejos, se observa que las cadenas de las anclas están tensionadas. Entre las características generales del Transbordador Marcela, es posible observar que es de color azul y cuenta con dos pisos, una cubierta principal que se ubica en la planta baja, y la cubierta superior que se encuentra en la planta superior y a la cual es posible acceder mediante una rampa.*

Al respecto, [el autorizado y el empleado de TMC] *comentan que el proceso de abordaje de la carga comienza a las diecinueve horas y dura un tiempo aproximado de cuatro a cinco horas.*

Ahora bien, siendo las diecinueve horas con diez minutos, en dicho muelle, los Inspectores visualizan unos vehículos denominados "mulas", los cuales tienen como función recorrer aproximadamente trecientos metros desde el muelle al patio de maniobras de TMC para trasladar la carga y acarrearla en los remolques con carga localizados en dicho patio y recorrer la misma distancia de regreso para subirla al transbordador para su posterior transporte. [...]. *En este punto, los Inspectores se percatan que los vehículos que se transportan consisten tanto en remolques sin tractocamión, así como tractocamiones con remolque, tortons y otros vehículos. En este punto,* [el empleado de TMC] *comenta que para trasladar la carga en el Transbordador Marcela existen dos opciones:* B [redacted] *Siendo las diecinueve horas con doce minutos, se permite a los Inspectores el abordo al Transbordador Marcela. Una vez adentro, el primer oficial* [...], *les comenta a los Inspectores que el transbordador cuenta con veintisiete tripulantes para operar.*

Posteriormente, los Inspectores suben a la cubierta superior ***mediante la rampa vehicular*** *que existe para ese propósito. Al continuar su recorrido en línea recta, suben unas escaleras que conducen al área de estar de los operadores, cabina de mando y camarotes para la tripulación. En la sala de operadores se encuentran un aproximado de treinta asientos cubiertos en tela, similares a los que tienen autobuses de pasajeros, y dos televisores al frente. El C. Juan Francisco Valerio Méndez se*

Eliminado: 3 renglones y 4 palabras

sienta en uno de ellos y se percata que el nivel que ofrecen para reclinarse es poco, en comparación con los autobuses de clase ejecutiva. En esta sala es donde se instalan los operadores de los vehículos de carga para pernoctar durante el tiempo de traslado en el Transbordador Marcela. A unos pasos de la sala de operadores, se encuentra el comedor para los operadores de los vehículos de carga, que cuenta con unas cuantas mesas y sillas, y una tiendo donde se observan productos de consumo. La tienda era atendida por una persona que manifestó que solamente ofrece el servicio hasta las once o doce de la noche, que es cuando zarpa el transbordador. [Énfasis añadido]

Siendo las veinte horas con ocho minutos, los Inspectores salen del Transbordador Marcela y se dirigen a la terminal de transbordadores. Lo anterior, toda vez que B [redacted].

Al ingresar a la terminal de transbordadores a las veinte horas con quince minutos, inmediatamente a la derecha se encuentra la taquilla de venta de boletos de TMC y de Baja Ferries. [...]. *Asimismo, del lado izquierdo, se observa la existencia de un local donde venden alimentos denominado "cafetería Wirimaiz" y diversos asientos en donde las personas pueden sentarse a esperar. Las oficinas de TMC se encuentran al frente de la puerta principal y cuentan con dos pequeñas áreas separadas entre sí, con escritorios y sillas para el personal de la empresa.*

Al terminal de inspeccionar el área, B [redacted].

Frente a la terminal, se observa una gran actividad de entrada de vehículos de carga al área de transbordadores. Se identifica personal de Baja Ferries y de TMC realizando registros de entrada y a ese personal se le denominada "aforadores". En este punto, [el autorizado y el empleado de TMC] *mencionan que el arco* B [redacted]. *Siendo las veintiún horas con treinta y dos minutos, los Inspectores regresan al Transbordador Marcela en la zona del muelle. Se observa que, a la hora indicada previamente, el proceso de carga de mercancía al transbordador continúa. En ese sentido, los Inspectores proceden a abordar al transbordador, en el que permanecen esperando a que el proceso de carga termine para que el transbordador pueda zarpar rumbo a Pichilingue, Baja California Sur. A las veintidós horas con cincuenta y un minutos y estando a bordo del Transbordador Marcela, los Inspectores observan la llegada al puerto de Topolobampo de un transbordador perteneciente a Baja Ferries denominado "México Star" (transbordador México Star), el cual se encuentra acompañado, a una distancia apreciable a simple vista, de dos remolcadores.* [...] *Siendo las veintitrés horas con cinco minutos, comienza el proceso de atraque del Transbordador México Star. Por lo que respecta a los remolcadores, uno se ubica a una distancia considerable del transbordador y el otro está más cercano sin llegar a hacer contacto con este. Así, siendo las veintitrés horas con doce minutos, termina el proceso de atraque del Transbordador México Star en el muelle de Topolobampo. Por otro lado, siendo las veintitrés horas con treinta y dos minutos, el capitán del transbordador,* [...] *informa a los Inspectores que el proceso de carga de la mercancía al Transbordador Marcela ha concluido y*

Eliminado: 13 renglones y 32 palabras

comienza a levantar las anclas. En ese sentido, se observa que se acercan dos remolcadores, al Transbordador Marcela. Uno de ellos está localizado a gran distancia del Transbordador Marcela y es posible observar que realiza una maniobra para jalar el transbordador. Esa maniobra puede observarse porque la cuerda con la que está amarrado se tenza al momento en que el remolcador jala al transbordador para alejarlo del muelle.

Posteriormente, a las veintitrés horas con cincuenta y dos minutos, el remolcador se despega del Transbordador Marcela y este último comienza el trayecto de navegación rumbo al puerto de Pichilingue, Baja California Sur. En este momento, siendo las cero horas con quince minutos del diecisiete de febrero de dos mil veintitrés, los Inspectores se dirigen al área que les fue asignada para pernoctar [...]".

Conclusión

Derivado de la transcripción anterior, se advierte lo siguiente:

- El recinto portuario de Topolobampo cuenta con: vías férreas sin actividad, oficinas administrativas de la ASIPONA TOPOLOBAMPO, patios de maniobras, que no está pavimentado, terminal de transbordadores y la "*Capitanía de Puerto*" de SEMAR y un arco de medición, [redacted] que sirve para registrar vehículos. El recinto portuario de Topolobampo cuenta con: vías férreas sin actividad, oficinas administrativas de la ASIPONA TOPOLOBAMPO, patios de maniobras, que no está pavimentado, terminal de transbordadores y la "*Capitanía de Puerto*" de SEMAR y un arco de medición, propiedad de BAJA FERRIES que sirve para registrar vehículos.
- Existe un muelle en donde llegan los TRANSBORDADORES y en dónde está el transbordador Santa Marcela de TMC., el que cuenta con los servicios de amarre, una rampa para subir la carga, el servicio de "*mulas*", vehículos encargados de transportar la carga entre el muelle y el patio de maniobras y servicio de remolcadores. El servicio de "*mulas*", vehículos encargados de transportar la carga entre el muelle y el patio de maniobras y servicio de remolcadores.
- El transbordador Marcela cuenta con una cubierta superior, donde los operadores de carga pasan el tiempo de viaje, una cabina de mando y los camarotes para la tripulación. La sala de operadores tiene una capacidad aproximadamente de treinta asientos cubiertos de tela, con poca inclinación, similares a los que se encuentran en los autobuses de pasajeros, y dos televisores, tiene por objeto que los operadores de vehículos de carga puedan descansar durante el viaje.
- TMC no vende boletos para pasajeros sin vehículo.
- La terminal de pasajeros de la ASIPONA TOPOLOBAMPO cuenta con taquillas de venta de boletos, una cafetería y oficinas de TMC. La terminal de pasajeros de la ASIPONA TOPOLOBAMPO cuenta con taquillas de venta de boletos, una cafetería y oficinas de TMC.
- El proceso de carga para las embarcaciones de TMC tiene un tiempo aproximado de cuatro horas.
- En la ASIPONA TOPOLOBAMPO pueden estar al mismo tiempo dos TRANSBORDADORES. En la ASIPONA TOPOLOBAMPO pueden estar al mismo tiempo dos TRANSBORDADORES.

Eliminado: 4 palabras

4.2.14. Documental Pública[491] consistente en el ACTA CIRCUNSTANCIADA 3 emitida por la DGMR el diecisiete de febrero de dos mil veintitrés, de la que se desprende lo siguiente:

"[…]

Siendo las siete horas con treinta minutos del diecisiete de febrero de dos mil veintitrés, los CC. Juan Francisco Valerio Méndez y Jorge Luis Díaz Marín (en adelante, Inspectores), se apersonan en la cubierta del transbordador "Santa Marcela" (Transbordador Marcela). […].

A las nueve horas con veinticuatro minutos, se les permite a los inspectores el ingreso a la cabina de mando del Transbordador Marcela. En ese momento, es posible observar la costa del puerto de Pichilingue, Baja California Sur a lo lejos, frente al transbordador, y se observa que comienza la infraestructura portuaria a la izquierda y continua hacia el frente. De este manera, a la nueve horas con cuarenta minutos, se observa que una lancha se acerca al Transbordador Marcela, de la cual desciende un piloto y sube por una escalera de cuerda hacia el transbordador. Un remolcador también comienza a acercarse al Transbordador Marcela para su acompañamiento. El transbordador continúa su camino hacia el interior del puerto de Pichilingue. Posteriormente, justo frente al área de muelles tres y cuatro de transbordadores y del muelle pesquero, el Transbordador Marcela realiza una maniobra conocida como "ciaboga" o "hacer ciaboga" la cual consiste en hacer un giro o "dar vuelta en 360 grados" al transbordador, para invertir la proa y la popa. Gran parte de esta maniobra fue realizada por el propio transbordador, sin que el remolcador hiciera contacto con la embarcación. Prácticamente al final de la maniobra, el remolcador realiza el acompañamiento del transbordador, hace contacto con el mismo y contribuye a que la embarcación atraque finalmente en el muelle tres.

A las nueve horas con cincuenta y un minutos, el transbordador mencionado atraca finalmente en el puerto de Pichilingue. Posteriormente, a las diez horas con cinco minutos, se presenta ante los inspectores la […] *Directora General de Transportación Marítima de California, S.A. de C.V.* […]. *Desde la cubierta de la embarcación, la* [Directora General de TMC]*explica a los Inspectores, de manera general, la distribución del puerto de Pichilingue. En ese sentido, se puede observar que la entrada al puerto se ubica en la carretera, y al momento de ingreso de los vehículos de carga deben de pasar por una báscula propiedad de la Administración Portuaria para corroborar el peso de la carga.*

Adicionalmente, estos vehículos deben transitar por una zona donde se encuentran ubicados unos arcos de medición que, a dicho de la [Directora General de TMC], [redacted] *y que aún no se encuentran en funcionamiento. La infraestructura del puerto, visible desde la cubierta, consta de seis muelles: el muelle 1 (uno), el muelle 1 (uno) bis, el muelle 2 (dos), el muelle 3 (tres), el muelle 4 (cuatro), todos ellos para transbordadores, y el muelle pesquero.*

Siendo las diez horas con veintisiete minutos, la [Directora General de TMC] *continúa explicando que para entrar a la terminal portuaria de Pichilingue, el transportista debe pagar trescientos cincuenta pesos y también al momento de salir de dicha terminal. Posteriormente, a las diez horas con treinta y cuatro minutos y siguiendo a bordo del Transbordador Marcela, los Inspectores observan el arribo del transbordador denominado "México Star" (Transbordador México Star) de Baja Ferries acompañado de dos remolcadores, los cuales se mantienen alejados del transbordador. A las diez horas con treinta y nueve minutos, dicho transbordador comienza a hacer maniobra de ciaboga para atracar en el muelle 1 (uno) bis. Su maniobra termina a las diez horas con cuarenta y cinco minutos y atraca finalmente en el muelle al desplegar su rampa de abordo sobre el mismo. Los remolcadores se mantienen siempre a una distancia apreciable del transbordador, sin llegar a hacer contacto con la embarcación.*

Al salir del Transbordador Marcela, a las diez horas con cincuenta y cinco minutos, los Inspectores recorren la terminal portuaria junto con la [Directora General de TMC] *y se aproximan a las oficinas*

[491] Folios 12714 a 12727.

Eliminado: 10 palabras.

de la Administración Portuaria Integral de Baja California Sur (API BCS). A un lado de estas oficinas, se observan personas que fungen como "aforadores", cuyo rol consiste en tomar los datos de medición de los vehículos de carga de ambas empresas, tanto de TMC como de Baja Ferries. Al respecto, la [Directora General de TMC]*menciona a los Inspectores que TMC* [redacted]*.*

Adicionalmente, siendo las once horas con dos minutos, los Inspectores observan un letrero, en las oficinas de la API BCS donde se establecen las tarifas que cobran a las[sic] *distintos vehículos que ingresaron al puerto de Pichilingue.* [...].

Siendo las once horas con doce minutos, los Inspectores llegan al muelle 1 (uno) junto con la [Directora General de TMC] *para observar la llegada del Transbordador San Jorge. En este sentido, el Transbordador mencionado comienza a llegar a las once horas con diecisiete minutos acompañado de dos remolcadores que lo siguen a una distancia considerable. Posteriormente, realiza la maniobra de ciaboga y atraca en el muelle 1 (uno) a las once horas con veinticinco minutos, en cuyo momento los remolcadores se retiran sin haber hecho contacto con el transbordador con sus maniobras de giro. El despliegue de rampa sobre el muelle comienza a las once horas con treinta y tres minutos y termina a las once horas con treinta y siete minutos.*

Al respecto, los Inspectores se percatan que el Transbordador San Jorge cuenta con dos cubiertas: una inferior y una superior a la cual se accede también a través de una rampa vehicular. [...]. ***En ese momento, a los inspectores se les permite el ingreso a la embarcación. En su interior, el Capitán del transbordador,*** [...], ***les explica a los Inspectores que el Transbordador San Jorge cuenta con tres salas para operadores que tienen televisión, aire acondicionado y asiento tipo autobús. Estas salas son donde descansan los operadores o ayudantes de operadores durante los trayectos que realiza el Transbordador San Jorge. Sin embargo, manifestó que no tiene entradas o salidas peatonales ni instalaciones para transportar pasajeros y cuenta con una capacidad para sesenta y seis operadores de vehículos de carga solamente.*** [Énfasis añadido][...]"

Conclusión

- El TRANSBORDADOR Santa Marcela perteneciente a TMC cuenta con una cabina de mando donde pudieron observar la costa del puerto de Pichilingue, BCS. se puede observar el SERVICIO PORTUARIO de remolcador que brinda acompañamiento a los TRANSBORDADORES.
- El puerto de Pichilingue cuenta con al menos siete muelles, principalmente para TRANSBORDADORES así como con los servicios de transbordador, amarre, báscula de peso, arcos de medición propiedad de BAJA FERRIES, personal de medición de los vehículos de carga de TMC y BAJA FERRIES, y una oficina administrativa.
- El TRANSBORDADOR San Jorge cuenta con dos cubiertas, tres salas para operadores con televisión y aire acondicionado, no cuenta con instalaciones para pasajeros y solo tiene capacidad para sesenta y seis operadores de vehículos de carga.

Eliminado: 1 renglón y 6 palabras

4.2.15. Documental privada[492] consistente en el escrito con anexos presentado por APIBCS el tres de febrero de dos mil veintitrés, del que se desprende información estadística de la capacidad operativa y capacidad utilizada de los puertos de Pichilingue y de Santa Rosalía.

De dicho documento se advierte que APIBCS identifica como "*capacidad operativa*" a la capacidad máxima que tiene cada puerto para recibir embarcaciones de STMC o STMP, dada su infraestructura, mientras que la "*capacidad utilizada*" son los datos observados de los servicios proveídos por los puertos para las embarcaciones del STMP y/o STMC, la cual es reportada de forma trimestral por APIBCS. APIBCS identifica como "*capacidad operativa*" a la capacidad máxima para recibir embarcaciones de STMC o STMP que tiene cada puerto dada su infraestructura, mientras que la "*capacidad utilizada*" son los datos reales de los servicios proveídos por los puertos para las embarcaciones del STMP y/o STMC, la cual es reportada de forma trimestral por APIBCS.

Adicionalmente, de dicho documento se desprende que APIBCS manifestó que en el puerto de Pichilingue existe capacidad disponible para recibir a nuevas NAVIERAS que presten el STMC y/o el STMP y para que los oferentes actuales incrementen sus operaciones, sin ningún impedimento, a causa de los espacios disponibles en los muelles del puerto.[493]

Finalmente, manifestaron que, en el puerto de Santa Rosalía, actualmente no se cuenta con alguna operación, por lo que se tiene completa disponibilidad para recibir cualquier compañía que pretenda prestar el STMC y/o el STMP.

4.2.15.1 Elemento aportado por la ciencia[494] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento electrónico "*USB*", presentado como anexo del escrito descrito en el punto **4.2.15.**, en el que se encuentran:

4.2.15.1.1 Un archivo electrónico en formato "*excel*" que lleva por nombre "*Tabla 7 Anexo 15*". Dicho archivo consiste en una tabla denominada "*Tabla 7. Estadísticas del STMP y el STMC en las RUTAS con destino u origen en la INFRAESTRUCTURA APIBCS*" en el que constan 8,967 (ocho mil novecientos sesenta y siete) registros de BAJA FERRIES y TMC de dos mil dieciocho a dos mil veintidós, sobre los arribos y salidas en las RUTAS y en la ruta SANTA ROSALÍA – GUAYMAS, y en la que consta el nombre y tipo de la embarcación que presto el servicio, el número de carga movilizada con carga rodada y el número de pasajeros sin vehículos de ruedas.

Del análisis de dicho anexo se muestra el número de viajes por mes que han ofrecido BAJA FERRIES y TMC en las RUTAS.

Adicionalmente, de dicho anexo se desprenden los movimientos de TRANSBORDADORES de dos mil dieciocho a dos mil veintidós en los siguientes términos:

---

[492] Folios 12322 a 12323.
[493] Folio 12322.
[494] Folio 12324.

Ruta	2018	2019	2020	2021	2022
PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO	1,244	1,310	1,096	1,082	1,154
PICHILINGUE – MAZATLÁN	756	528	603	610	502

De dicho elemento, además se desprende la proporción del número de viajes que han ofrecido los TRANSBORDADORES de BAJA FERRIES y TMC que han operado en las RUTAS en los años dos mil dieciocho al dos mil veintidós, en los siguientes términos:

Prestador del servicio	Embarcación	PICHILINGUE – MAZATLÁN	PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO
BAJA FERRIES	Baja Star	B	
BAJA FERRIES	Balandra Star		
BAJA FERRIES	California Star		
BAJA FERRIES	México Star		
TMC	San Guillermo		
TMC	San Jorge		
TMC	Santa Marcela		

Del análisis de la información contenida en el anexo, se desprenden las participaciones de mercado de las NAVIERAS para las RUTAS por toneladas de carga rodada, durante el PERIODO, respecto del STMC, de conformidad con lo siguiente:

Respecto del STMC en la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN se desprende:

Año	BAJA FERRIES	TMC
2018	B	
2019		
2020		
2021		
2022		

Y respecto del STMC en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO se desprende:

Año	BAJA FERRIES	TMC
2018	B	
2019		
2020		
2021		
2022		

Eliminado: 34 celdas

En dicho elemento es posible reconocer las participaciones de mercado en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO por capacidad instalada de las embarcaciones, para dos mil veintidós, corresponde a lo siguiente:

NAVIERA[495]	Capacidad instalada (metros lineales)	Participación de mercado
BAJA FERRIES	**	
TMC		

Y respecto del STMC en la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN se desprende:

NAVIERA	Capacidad (metros lineales)	Participación
BAJA FERRIES	**	
TMC		

Por lo anterior, de la información antes referida se concluye que el IHH en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO por toneladas de carga rodada, en el periodo comprendido entre dos mil dieciocho y dos mil veintidós corresponde a:

Año	IHH
2018	6,461.8
2019	5,881.5
2020	5,776.6
2021	6,017.5
2022	5,721.9

Mientras que el IHH en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN por toneladas de carga rodada, en el periodo comprendido entre dos mil dieciocho y dos mil veintidós corresponde a:

Año	IHH
2018	5,324.3
2019	5,252.4
2020	5,050.6
2021	5,106.0
2022	5,171.1

[495] Considerando la embarcación "*México Star*", por parte de Baja Ferries y las embarcaciones "*San Guillermo*" y "*Santa Marcela*" por parte de TMC.

Eliminado: 8 celdas

4.2.15.1.2 Un archivo electrónico en formato "*Excel*" que lleva por nombre "*Tabla 1 Anexo 12*". Dicho archivo consiste en una tabla denominada "*Tabla 1 - Capacidad operativa y utilizada de la INFRAESTRUCTURA STMC/STMP*" del que se desprenden 40 (cuarenta) registros desde el treinta y uno de marzo de dos mil dieciocho al primero de octubre de dos mil veintidós sobre la capacidad operativa y la capacidad utilizada de los puertos de Pichilingue y Santa Rosalía, el cual se observa a continuación la diferencia entre la capacidad operativa (capacidad máxima) y la capacidad utilizada en el puerto de Pichilingue[496].

[Espacio en blanco]

[496] Elaboración propia con información del folio 12324. Cálculo de la columna "*Porcentaje que resta de utilización de la capacidad máxima*" restar la columna "*capacidad operativa*" menos "*capacidad utilizada*" entre la "*capacidad operativa*".

*Tabla 1 - Capacidad operativa y utilizada de la INFRAESTRUCTURA STMC/STMP**

Consecutivo	INFRAESTRUCTURA APIBCS	STMC** / STMP***	Fecha Trimestral Inicial	Fecha Trimestral Final	Capacidad operativa	Capacidad utilizada	Porcentaje que resta de utilización de la capacidad máxima
1	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/01/2018	31/03/2018	2,177,500	1,939,290	11%
2	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/01/2018	31/03/2018	67,000	67,476	-1%
3	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/04/2018	30/06/2018	2,436,500	2,240,610	8%
4	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/04/2018	30/06/2018	59,500	53,444	10%
5	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/07/2018	30/09/2018	2,248,000	2,332,000	-4%
6	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/07/2018	30/09/2018	68,000	65,067	4%
7	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/10/2018	31/12/2018	2,332,000	2,038,037	13%
8	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/10/2018	31/12/2018	62,800	56,070	11%
9	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/01/2019	31/03/2019	2,235,150	2,107,650	6%
10	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/01/2019	31/03/2019	63,100	53,845	15%
11	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/04/2019	30/06/2019	2,229,000	2,249,942	-1%
12	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/04/2019	30/06/2019	47,000	35,380	25%
13	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/07/2019	30/09/2019	2,432,000	2,267,196	7%
14	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/07/2019	30/09/2019	66,500	25,364	62%
15	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/10/2019	31/12/2019	2,208,000	2,119,693	4%
16	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/10/2019	31/12/2019	72,000	36,481	49%
17	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/01/2020	31/03/2020	2,135,000	1,951,938	9%
18	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/01/2020	31/03/2020	60,400	49,422	18%
19	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/04/2020	30/06/2020	2,275,000	1,523,568	33%
20	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/04/2020	30/06/2020	59,200	19,155	68%
21	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/07/2020	30/09/2020	2,305,000	1,948,456	15%
22	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/07/2020	30/09/2020	69,200	30,987	55%
23	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/10/2020	31/12/2020	2,330,000	1,873,389	20%
24	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/10/2020	31/12/2020	57,600	38,409	33%
25	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/01/2021	31/03/2021	1,966,900	2,181,645	-11%
26	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/01/2021	31/03/2021	43,200	35,652	17%
27	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/04/2021	30/06/2021	1,856,360	2,141,835	-15%
28	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/04/2021	30/06/2021	33,450	40,755	-22%
29	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/07/2021	30/09/2021	2,055,935	2,346,497	-14%
30	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/07/2021	30/09/2021	35,300	44,254	-25%
31	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/10/2021	31/12/2021	2,121,345	2,187,509	-3%
32	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/10/2021	31/12/2021	49,600	52,701	-6%
33	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/01/2022	31/03/2022	2,010,014	2,334,855	-16%
34	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/01/2022	31/03/2022	51,600	61,352	-19%
35	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/04/2022	30/06/2022	2,059,827	2,495,219	-21%
36	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/04/2022	30/06/2022	49,960	58,772	-18%
37	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/07/2022	30/09/2022	2,115,656	2,256,523	-7%
38	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/07/2022	30/09/2022	43,500	64,432	-48%
39	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMC	01/10/2022	31/12/2022	2,172,475	2,067,780	5%
40	PICHILINGUE Y SANTA ROSALIA	STMP	01/10/2022	31/12/2022	49,140	74,893	-52%

Conclusión

De los elementos valorados se desprende que APIBCS publica información estadística de manera trimestral de los servicios portuarios de los puertos de Pichilingue y de Santa Rosalía, la cual señala los datos de los servicios proveídos a las embarcaciones del STMP y STMC en relación con la capacidad operativa que posee el puerto dada su infraestructura. En este sentido, en 17 (diecisiete) trimestres del PERIODO, los puertos de Pichilingue y Santa Rosalía ofrecieron servicios

portuarios por encima de la capacidad operativa de su infraestructura,[497] por lo que se denota que no se cuenta con la suficiente capacidad en infraestructura para cubrir la demanda de los servicios de STMP y STMC.

A su vez, se observa que solo BAJA FERRIES y TMC demandan los SERVICIOS PORTUARIOS para sus TRANSBORDADORES de STMP y/o STMC. En este sentido, se observan participaciones de mercado constantes entre los NAVIERAS, sin variaciones relevantes durante el PERIODO, entre ambas NAVIERAS en las RUTAS. Aun lo anterior, se observa que existen espacios disponibles en los muelles del Puerto de Pichilingue, para recibir nuevas NAVIERAS que deseen entrar a prestar los STMP y/o STMC.

Del análisis de dicha información se mostró el número de movimientos de TRANSBORDADORES de dos mil dieciocho a dos mil veintidós; para la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO se realizaron un total de 5,886 (cinco mil ochocientos ochenta y seis), mientras que para el puerto de PICHILINGUE – MAZATLÁN, se llevaron a cabo un total de 2,999 (dos mil novecientos noventa y nueve).

Además, se extrajo la proporción del número de viajes que han ofrecido los TRANSBORDADORES de BAJA FERRIES y TMC que han operado en las RUTAS en los años dos mil dieciocho al dos mil veintidós, en los siguientes términos:

Prestador del servicio	Embarcación	PICHILINGUE – MAZATLÁN	PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO
BAJA FERRIES	B	B	
BAJA FERRIES			
BAJA FERRIES			
BAJA FERRIES			
TMC			
TMC			
TMC			

Asimismo, se calcularon las participaciones de mercado de las NAVIERAS para las RUTAS por toneladas de carga rodada, durante el PERIODO, respecto del STMC, concluyendo que para la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN, respecto de BAJA FERRIES fue del B, mientras que para TMC fue del B.

Respecto del STMC en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO se desprende que, para el mismo periodo, BAJA FERRIES tuvo una participación del B, mientras que para TMC fue del B.

Las participaciones de mercado en el STMC para la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO por capacidad instalada, para dos mil veintidós, para BAJA FERRIES fueron de B y para TMC del B. Mientras que para la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN, BAJA FERRIES tuvo una participación de B

[497] A saber, los periodos identificados en el primer y tercer trimestres del dos mil dieciocho, segundo trimestre de dos mil diecinueve, primer trimestre de dos mil veintiuno, el periodo comprendido entre abril de dos mil veintiuno y septiembre de dos mil veintidós, y cuarto trimestre de dos mil veintidós.

Eliminado: 21 celdas, 2 renglones y 53 palabras

[redacted] y para TMC fue del [redacted].

Con lo anterior el IHH en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN, por toneladas de carga rodada, en el periodo comprendido entre dos mil dieciocho y dos mil veintidós, es superior a 5,000 (cinco mil) puntos,) por lo que los mercados analizados son altamente concentrados.

4.2.16. Elemento aportado por la ciencia[498] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento CD, presentado como anexo al escrito presentado por SEMAR el seis de marzo de dos mil veintitrés, en el cual consta:

> **4.2.16.1. Un archivo electrónico**[499] en formato "*pdf*" denominado "*ANEXO B COFECE*". En el cual constan los permisos otorgados por la SEMAR para prestar el STMP y el STMC de dos mil dieciocho a dos mil veintidós, entre los que destacan los otorgados a BAJA FERRIES y TMC con los siguientes datos:

Solicitante	Número de permiso	Nombre de la embarcación	Tipo de permiso	Tipo de Servicio	Vigencia	Puerto	
BAJA FERRIES	24/2018	México Star	Pasajeros	Mixto	22/10/2018 al 22/10/2024	La Paz	1
	PTP/948/2022	Baja Star	Pasajeros	Mixto	24/03/2022 al 24/03/2025	La Paz	2
	7.2.411	California Star	Pasajeros	Pasaje	27/02/2014 al 27/02/2020	La Paz	3
TMC	PTP/2565/2021	San Jorge	Pasajeros	Carga	02/11/2022 al 02/11/2025	La Paz	4
	PTP-007-2020	San Guillermo	Pasajeros	Carga	20/07/2020 al 20/07/2023	La Paz	5
	PTP-003/2021	Santa Marcela	Pasajeros	Carga	12/03/2021 al 12/03/2024	La Paz	6
Javier Antonio Romero Jordan	4150/2022	Rafaivana	Pasajeros	Pasaje	18/11/2022 al 18/11/2024	La Paz	7
Nautilius Explorer Mexico, S. de R.L. de C.V.	PCT/250/2022	Nautilus Gallant Lady	Crucero Turístico	Pasaje	01/02/2022 al 01/02/2023	Cabo San Lucas	8
	PCT/3693/2022	Undersea Hunter	Crucero Turístico	Pasaje	14/10/2022 al 14/10/2025	Cabo San Lucas	9

[498] Folio 13348. En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2023-021.
[499] Folio 13348. El dispositivo de almacenamiento CD, contiene una carpeta denominada "*COFECE UNICAPAM*", la cual contiene el documento: "*ANEXO B COFECE.pdf*".

Eliminado: 1 renglón y 13 palabras

Sociedad Cooperativa de Producción Pesquera Luis Gomez Z S. de R.L. de C.V.	36/2021	Panulirus	Turismo Náutico	Pasaje	14/01/2021 al 14/01/2023	Guerrero Negro	10
	38/2021	Octopus	Turismo Náutico	Pasaje	14/01/2021 al 14/01/2023	Guerrero Negro	11
Transportadora Turística Ecoturus Malarrimo S.A. de C.V.	2037/2020	Leviatan	Turismo Náutico	Pasaje	30/11/2020 al 30/11/2022	Guerrero Negro	12
	2039/2020	Tonina	Turismo Náutico	Pasaje	01/12/2020 al 01/12/2022	Guerrero Negro	13
Laguna Tours, S.A. de C.V.	2965/2021	Montse	Turismo Náutico	Pasaje	16/11/2021 al 16/11/2023	Guerrero Negro	14
	44/2021	Ximena	Turismo Náutico	Pasaje	15/01/2021 al 15/01/2023	Guerrero Negro	15
Transportadora Turística Ecotours Malarrimo, S.A. de C.V.	2045/2020	Ketos	Turismo Náutico	Pasaje	01/12/2020 al 01/12/2022	Guerrero Negro	16
Baja Expeditions de Mexico, S.A. de C.V.	242/2018	Pez Sapo I	Turismo Náutico	Carga	29/01/2018 al 29/01/2020	La Paz	17
Industrias Solmar V, S.A. de C.V.	PCT/312/2022	Solmar V	Crucero Turístico	Pasaje	03/02/2022 al 03/02/2024	Cabo San Lucas	18
Agencia Naviera Baja California Sur, S.A. de C.V.	PCT/520/2022	Safari Voyager	Crucero Turístico	Pasaje	25/02/2022 al 25/02/2024	La Paz	19
Ejido Benito Juárez	1140/2020	Príncipe Azul	Turismo Náutico	Pasaje	18/08/2020 al 18/08/2022	Guerrero Negro	20
	1149/2020	Sirenita	Turismo Náutico	Pasaje	19/08/2020 al 19/08/2022	Guerrero Negro	21
S.C.P.P. Bahía Vizcaino S.C.L.	1325/2021	Bahía Vizcaino II	Turismo Náutico	Pasaje	10/06/2021 al 10/06/2023	Guerrero Negro	22
Picante Blue Water, S. de R.L. de C.V.	1870/2021	Panache	Turismo Náutico	Pasaje	19/08/2021 al 19/08/2027	San José del Cabo	23
Naviera Turística del	PCT/1945/2022	Royal Star	Crucero Turístico	Pasaje	02/06/2022 al 02/06/2025	Ensenada	24

Pacífico, S.A. de C.V.	PCT/4351/2022	Formosa	Crucero Turístico	Pasaje	08/12/2022 al 08/12/2024	Cabo San Lucas	25
Edgardo Maya Martínez	1196/2020	Cetus	Turismo Náutico	Pasaje (con actividad adicional de buceo y snorkel)	28/11/2020 al 28/11/2022	Guerrero Negro	26
BCS Fun & Adventure, S.A. de C.V.	PCT/2739/2022	Valentina	Crucero Turístico	Pasaje	02/08/2022 al 02/08/2025	La Paz	27
Norma Alicia Bazua Beltrán	PCT/3015/2022	Southern Sport	Crucero Turístico	Pasaje	21/09/2022 al 21/09/2022	La Paz	28

Conclusión

De los documentos referidos anteriormente se desprenden los permisos otorgados por la SEMAR para prestar STMP y STMC desde dos mil dieciocho hasta dos mil veintidós. Estos permisos se otorgaron a varias empresas y embarcaciones que operan en diferentes puertos de México, como La Paz, Guerrero Negro, Cabo San Lucas y Ensenada. Los servicios varían en tipo y vigencia, y algunas embarcaciones están destinadas al transporte de pasajeros, carga o cruceros turísticos, en los que destacan los siguientes:

BAJA FERRIES:	**TMC**
Embarcaciones	
1. Embarcación: **México Star** Tipo de Permiso: Pasajeros Tipo de Servicio: Mixto Embarcación: Baja Star Tipo de Permiso: Pasajeros Tipo de Servicio: Mixto 2. Embarcación: **California Star** Tipo de Permiso: Pasajeros Tipo de Servicio: Pasaje	1. Embarcación**: San Jorge** Tipo de Permiso: Pasajeros Tipo de Servicio: Carga 2. Embarcación: **San Guillermo** Tipo de Permiso: Pasajeros Tipo de Servicio: Carga 3. Embarcación: **Santa Marcela** Tipo de Permiso: Pasajeros Tipo de Servicio: Carga Tipo de Servicio: Pasaje

4.2.17. Elemento aportado por la ciencia[500] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento electrónico *USB*, presentado como anexo al escrito presentado por [redacted] el siete de marzo de dos mil veintitrés,[501] en el que se encuentran:

4.2.17.1. Un archivo electrónico formato *Word* denominado "*Anexo 5*", mediante el cual [redacted] manifiesta que las rutas en las que demanda o ha demandado el STMC durante el PERIODO son:

- Mazatlán, Sinaloa – Pichilingue, BCS
- Topolobampo, Sinaloa - Pichilingue, BCS
- Pichilingue, BCS - Mazatlán, Sinaloa
- Pichilingue, BCS – Topolobampo, Sinaloa

4.2.17.2. Un archivo electrónico formato *Word* denominado "*Anexo 6*", mediante el cual, [redacted] señala diversas causas por las que ha demandado el STMC. Afirma que el STMC es necesario dadas las características geográficas de BCS y la constante demanda de bienes provenientes del interior del país.

En este sentido, existen ventajas económicas y operativas tales como: a) ahorro de aproximadamente 72 (setenta y dos) horas y [redacted] en costos; b) menor desgaste de los equipos de transporte; c) logística más rápida y con un servicio continuado que permite que todos los clientes puedan llegar de manera eficiente, segura y rápida hasta el consumidor final. Asimismo, [redacted] indica que el transporte de carreteras no permite el tránsito de sus camiones debido a las restricciones de la NOM-012-SCT-2-2017 que no permite el tránsito de las unidades que podrían circular en una configuración T3-S2-R4, por lo que el tránsito de camiones con doble semi remolque no es posible.

[500] Folio 13426.
[501] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-020.

Eliminado: 14 palabras

4.2.17.3. Un archivo electrónico formato Word denominado "*Anexo 9*", mediante el cual, [redacted] señala que "*el diseño de sus servicios está hecho principalmente para movilizar las cargas de los clientes en sus propios vehículos de autotransporte de carga en las carreteras federales y para aquellos que contratan los servicios integrales con destino en Baja California Sur el uso de embarcaciones tipo Transbordador/Ferry es necesario, pues son las embarcaciones que cuentan con las condiciones e infraestructura necesaria para el embarque y desembarque de vehículos*".[502] También señala que pudiera ser posible para [redacted] transportar cargas en contenedores, debiéndose movilizar vía terrestre dichos contenedores en chasises portacontenedores y, en cuyo caso, sería posible utilizar otro tipo de embarcaciones que no fueran TRANSBORDADORES, pudiendo ser buques de carga general o porta contendedores, servicio que pudiera prestarse en cualquier ruta del STMC. Asimismo, señala que los clientes de [redacted], quienes son los dueños de la carga, podrían contratar una embarcación distinta al TRANSBORDADOR para movilizar sus cargas, pudiendo ser cualquier tipo de embarcación atendiendo al tipo de carga, o su presentación (ensacado, granel, paletizado, etc.) incluso podrían contratar algún otro medio o forma de transporte como seria el avión.

4.2.17.4. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" que lleva por nombre "*Anexo 4 - Compulsa Estatutos.pdf*". Dicho archivo consiste en la escritura pública número [redacted], pasada ante la fe del notario público número ocho de la Paz, BCS, por medio de la cual se advierte la constitución de [redacted] como una sociedad anónima de capital variable de conformidad con las leyes mexicanas, cuyo objeto social consiste en: "*1. La prestación del servicio de autotransporte federal de carga especializada, para la transportación de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos. 2. La operación, explotación y prestación del servicio público de autotransporte federal en sus modalidades de carga, turismo y pasaje. 3. La prestación del servicio de paquetería y mensajería. 4. La instalación, operación y explotación de terminales de carga. 5. Brindar servicio de trasbordo de carga, carga y descarga de camiones, trenes, embarcaciones y aeronaves; almacenamiento, acarreo, consolidación y desconsolidación de cargas, y vigilancia y custodia de mercancías. 6. Brindar servicios de arrastre, arrastre y salvamento, y depósito de vehículos. 7. El transporte privado de personas y de carga.* [...] *12. Utilizar en el tráfico marítimo, según lo permitan nuestras leyes, buques matriculados mexicanos o con bandera extranjera en servicios de carga, almacenaje u otros fines, para personas o empresas determinadas*",[503] entre otras.

[502] Página 1.
[503] Página 23.

Eliminado: 20 palabras

4.2.17.5. Un archivo electrónico formato *Word* denominado "*Anexo 7*", mediante el cual, [redacted] manifiesta que el transporte terrestre de carga es el negocio de la empresa y su naturaleza, por lo que solo cuenta con unidades terrestres de autotransporte federal (vehículos terrestres con ruedas) y sus respectivos permisos para el transporte de mercancías de carga general. El transporte de mercancías en vehículos terrestres con ruedas presenta ventajas como: precio, versatilidad de mercancías transportadas, rastreo, servicios dedicados, red de cobertura amplia, combinación con otros medios de transporte, tiempo de tránsito, costos, manejo de mercancía directa del punto de carga al punto de descarga, adaptabilidad a la logística de los clientes; asimismo algunas desventajas son: siniestralidad, volumen especifico de carga, sujeto a las condiciones de las carreteras y restricciones de circulación, y necesidad de tiempos de descanso de los operadores.

Finalmente, [redacted] describe las actividades logísticas necesarias antes y después del STMC:

> "*1. Recepcion* [sic] *de la solicitud de transporte con base en la demanda de productos del cliente.*
>
> *2. Definición del equipo de transporte a usar con base en el volumen y tipo de producto*
>
> *3. Definición de la cantidad de equipo requerido*
>
> *4. Cotización y aceptación del costo del servicio por parte del cliente*
>
> *5. Colocación del equipo de transporte en la planta o bodega del cliente*
>
> *6. Tránsito por la ruta designada por la empresa y aprobada por el cliente*
>
> *7. Reservación del espacio en el barco (Booking)*
>
> *8. Envió* [sic] *de la unidad de transporte con la carga al puerto de embarque, ingreso a la terminal conforme a las reglas de operación de la administración portuaria, pagando los derechos correspondientes.*
>
> *9. Pago del STMC*
>
> *10. Embarque del transporte en el buque asignado según las reglas de operación y seguridad de la naviera.*
>
> *11. Desembarque del buque de la unidad de transporte en el puerto de destino, pago de los derechos correspondientes a la administración portuaria, salida del puerto*
>
> *12. Confirmación de cita de entrega en la bodega del cliente*
>
> *13. Descarga de la unidad de transporte*".

4.2.17.6. Un archivo electrónico formato *Word* denominado "*Anexo 8*", mediante el cual, [redacted] manifiesta lo siguiente:

> "[redacted] *sí ha utilizado y podría utilizar únicamente el autotransporte y prescindir del uso del STMC para movilizar la carga entre los orígenes y destinos para los cuales ha demandado el STMC.*

Eliminado: 8 palabras

> *La ruta que se ha considerado para prescindir del uso del STMC va desde los diferentes orígenes que los clientes tienen en la Ciudad de México, Estado de México, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Sinaloa, Sonora pasando por Hermosillo, Mexicali, Tijuana y circulando hacia Baja California Sur por Ensenada, Guerrero Negro, Santa Rosalía, Loreto, Ciudad Constitución, La Paz y Cabos San Lucas, el tiempo de traslado aproximado para dicho trayecto sería de alrededor de 68 horas + 4 horas aproximadamente.*
>
> *Es importante señalar que, aunque es posible,* [A] *no considera como una ventaja utilizar únicamente el autotransporte, prescindiendo del uso del STMC, ya que el tiempo de recorrido es mayor al tiempo que se haría utilizando el STMC, esto sin mencionar el incremento que tendría que aplicarse al costo del servicio derivado del consumo de combustible y los gastos generales de viajar por esta ruta alterna al uso del STMC* [...]".

4.2.17.7. Un archivo electrónico formato *Word* denominado "*Anexo 12*", mediante el cual, [A] manifiesta que [**] es la empresa que ha prestado el STMC y que, durante [**] en el servicio de STMC prestado por [**].

Conclusión

Derivado de lo anterior, de los documentos referidos anteriormente se desprende que [A] ha utilizado el STMC en varias rutas durante el PERÍODO INVESTIGADO, incluyendo rutas desde Mazatlán y Topolobampo en Sinaloa hacia Pichilingue en BCS, así como rutas en dirección inversa. La empresa ha señalado diversas razones para la demanda del STMC, destacando las ventajas económicas y operativas que incluyen ahorro de tiempo y costos, menor desgaste de los equipos de transporte y una logística más rápida y eficiente.

[A] ha mencionado que el transporte terrestre no es una opción viable debido a las restricciones en las carreteras que impiden el tránsito de camiones con configuración T3-S2-R4. Además, han destacado que el diseño de sus servicios se centra en utilizar embarcaciones tipo TRANSBORDADOR /Ferry debido a la infraestructura necesaria para el embarque y desembarque de vehículos.

[A] manifestó que su negocio principal es el transporte terrestre de carga, y solo cuentan con unidades terrestres de autotransporte federal. Aunque el transporte terrestre ofrece ventajas como precio, versatilidad y red de cobertura amplia, también presenta desventajas, como la siniestralidad y restricciones de circulación.

Además, se proporciona información sobre las actividades logísticas involucradas antes y después del STMC, mismo que le presta [**].

[A] manifestó que [**] en el servicio de STMC durante los [**], además de que sí ha considerado prescindir del STMC aunque de manera extraordinaria, pues el tiempo de traslado de la Ciudad de México a BCS podría ser de

Eliminado: 4 renglones y 43 palabras

más de 70 (setenta) horas, aunque no considera como ventaja utilizar el transporte terrestre al servicio del STMC, esto debido al incremento de costos y tiempos de traslado.

En resumen, [redacted] utiliza el STMC como parte integral de sus operaciones logísticas para satisfacer la demanda de productos y mercancías en BCS, aprovechando las ventajas económicas y operativas que ofrece este servicio en comparación con el transporte terrestre.

4.2.18. Documental Privada[504] consistente en el escrito con anexo presentado por [redacted], el ocho de marzo de dos mil veintitrés.[505]

De esta información se advierte lo siguiente:

- [redacted] ha demandado el servicio de STMC por parte de [redacted] con origen y/o destino en BCS durante el PERIODO INVESTIGADO, siendo la ruta a) desde el Puerto de Topolobampo con destino al Puerto de Pichilingue y b) desde el Puerto de Mazatlán con destino al Puerto de Pichilingue.
- [redacted] manifestó que utiliza el STMC por los bajos costos del uso del servicio, así como el ahorro en tiempos de traslados que, a diferencia de la vía terrestre, sería mucho mayor el tiempo de traslado. Resalta que la infraestructura carretera para el acceso a La Paz, BCS, es una limitante por las características propias de sus unidades de transporte, pues únicamente se permiten "*la circulación con remolques de 40fts*".
- [redacted] manifestó que los principales productos que transportan son mercancías que no son de su propiedad, sino que las transportan como parte del servicio que ofrecen a terceros, pudiendo transportar una gran variedad de productos, entre los que destacan: "[redacted]", asimismo manifestó que las ventajas y desventajas de utilizar el STMC son las siguientes: "*así también las ventajas y/o desventajas de transportar las mercancías en un vehículo terrestre con ruedas son autonomía en el proceso de la logística refiriéndose a las ventajas mientras que por el otro lado las desventajas de esto son el tiempo transito que es mayor al transporte en un vehículo automotor que haciendo uso del* [STMC], *así como la seguridad por el riesgo de robo de unidades en carretera y costos al tratarse de mayor kilometraje al buscar no hacer uso del* [STMC], […] *actividades logísticas que toman lugar antes y después del STMC*

    - *Maniobras de carga y descarga de mercancías.*
    - *Traslado de mercancías desde los diferentes puntos en la República Mexicana, hasta los puertos de embarque.*
    - *Documentación de los remolques para su embarque en Ferri.*
    - *Desembarque en puerto destino.*

---

[504] Folios 13464 a 13469.
[505] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2023-030.

Eliminado: 1 renglón y 29 palabras.

- *Traslado de mercancías desde puerto destino, hasta destino final en Bc.*
- *Maniobras de descarga de mercancía*".[506]

- [redacted] manifestó que es "*muy complicado*" optar por hacer uso únicamente del servicio de autotransporte y no usar el STMC por el costo que significaría.
- [redacted] manifestó que movilizar sus unidades en embarcaciones distintas le implicaría un costo mucho mayor al costo del STMC.
- [redacted] manifestó que únicamente ha sufrido interrupciones del servicio de STMC a causa del "*mal tiempo*".

4.2.18.1 Elemento aportado por la ciencia[507] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento *USB*, presentado como anexo al escrito señalado en el numeral **4.2.18**, en el cual consta:

> **4.2.18.1.1 Un archivo electrónico**[508] en formato "*pdf*" denominado "*ANEXO 3 Y 4*". en el que consta la escritura pública número [redacted], pasada ante la fe del notario público número uno del Estado de México, y en el que consta el objeto social de [redacted]: "*el establecimiento y la explotación del servicio público de autotransporte de carga general, en las rutas o tramos de jurisdicción federal o de jurisdicción local, autorizados mediante las concesiones o permisos que para el efecto otorgue a la sociedad la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el gobierno local correspondiente, o mediante las concesiones o permisos que en goce le aporten sus propios socios y que aprueben las autoridades competentes*".

Conclusión

Derivado de los documentos referidos anteriormente, se desprende que [redacted] ha utilizado el servicio de STMC durante el PERIODO con origen y/o destino en BCS, específicamente en las rutas desde el Puerto de Topolobampo al Puerto de Pichilingue y desde el Puerto de Mazatlán al Puerto de Pichilingue prestado por [redacted]. [redacted] opta por utilizar el STMC debido a los costos más bajos y ahorros de tiempo en comparación con el transporte terrestre, especialmente debido a las limitaciones en la infraestructura carretera para acceder a La Paz, BCS.

[redacted] transporta una variedad de mercancías que no son de su propiedad, sino que las transporta en nombre de terceros. Esto incluye una amplia gama de productos, desde electrónicos hasta productos de alto valor económico. La empresa destacó las ventajas de utilizar el STMC, como la autonomía en la logística, pero también mencionó desventajas, como el tiempo de tránsito más largo y los riesgos de robo en carretera cuando se opta por el transporte terrestre.

---

[506] Folio 13467.
[507] Folio 13480.
[508] *Ídem.*

Eliminado: 35 palabras

A manifestó que los detalles sobre las actividades logísticas relacionadas con el uso del STMC, involucran maniobras de carga y descarga de mercancías, traslado desde diferentes puntos en México hasta los puertos de embarque, documentación de remolques para embarque en Ferries, desembarque en puerto de destino y transporte desde el puerto de destino hasta el destino final en BCS. De igual manera manifestó que sería muy complicado optar por utilizar solo el transporte terrestre en lugar del STMC debido a los costos significativamente más altos asociados que esto conllevaría y que únicamente ha sufrido interrupciones en el servicio derivado de huracanes.

A tiene dentro de su objeto social la prestación del servicio público de autotransporte de carga general en rutas autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el gobierno local correspondiente.

4.2.19. Documental privada[509] consistente en el escrito presentado por A el ocho de marzo de dos mil veintitrés,[510] del que se desprende que el STMC ha sido demandado por A a ** debido a una **

.

- A manifestó que las principales razones para esta demanda son:

**

Además, A señala que no es posible cambiar las rutas de origen o destino de las mercancías, ya que esto implicaría ajustes significativos en términos de tiempo y costos en su red logística actual.

De igual manera A manifestó lo siguiente:

- Que la razón principal por la cual la empresa transporta sus mercancías a través de vehículos terrestres de carga se debe a la naturaleza de los productos que maneja: **

. Utiliza contenedores refrigerados y no refrigerados para llevar estos productos desde los Centros de Distribución de la empresa al puerto de origen, donde se

---

[509] Folios 13549 a 13586.
[510] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2023-027.
[511] Folio 13559.

Eliminado: 12 renglones y 25 palabras

embarcan en un trasbordador. Una vez en el puerto de destino, se entregan directamente a las tiendas o negocios de la empresa, sin necesidad de cambiar de medio de transporte, lo que reduce costos y tiempos de traslado.

Además, este tipo de transporte permite el uso de contenedores independientes que pueden utilizarse para realizar rutas adicionales y abastecer más tiendas, incluso en otros estados. Las actividades logísticas incluyen la consolidación de la mercancía, la programación de salidas desde los Centros de Distribución en Culiacán, y la reserva de espacio en el trasbordador. Después del uso del transporte, se recolecta el remolque en el puerto de destino, se somete a revisión militar y se procede a la entrega de la mercancía en las tiendas y negocios en BCS.

- Que no es factible transportar las mercancías asociadas al STMC en la ruta utilizada por la empresa sin el uso de vehículos terrestres de carga, debido a que los puertos cercanos a los Centros de Distribución de la empresa no disponen de la infraestructura necesaria para utilizar un medio de transporte alternativo, como un contenedor marítimo. La alternativa más cercana sería el puerto de Manzanillo, lo que requeriría el traslado terrestre de la mercancía desde Culiacán hasta Manzanillo.

- Que no puede utilizar medios de transporte alternativos al STMC debido a varias limitaciones. En cuanto al transporte ferroviario, no existen vías o infraestructura adecuada en la zona para transportar la mercancía. En cuanto al transporte aéreo, aunque es una opción, su implementación generaría costos logísticos significativos para la empresa. Esto se debe a la necesidad de invertir en una flota de aviones dedicada o contratar servicios de terceros, además de considerar costos adicionales como el espacio en la terminal aérea, el uso de hangares, el mantenimiento de aeronaves, personal especializado y transporte terrestre adicional necesario para llevar la mercancía desde el aeropuerto hasta su destino final, entre otros.

- Que la empresa podría utilizar exclusivamente el autotransporte en lugar del STMC bajo ciertas condiciones. Sin embargo, se destacan las siguientes consideraciones: a) el autotransporte tendría que cubrir la ruta desde Culiacán, Sinaloa, hasta Tijuana, Baja California, y luego llegar a las tiendas en el Estado de BCS, b) el tiempo de traslado estimado para este trayecto sería de aproximadamente 5 (cinco) días para llegar al destino y otros 5 (cinco) días adicionales para el retorno de los remolques a los Centros de Distribución en Sinaloa, c) los tiempos de traslado aumentarían significativamente en un 333% (trecientos treinta y tres por ciento), al igual que el costo promedio de viaje, que aumentaría en un 232% (doscientos treinta y dos por ciento). Esto se debe a la necesidad de una flota más grande de camiones y contenedores para mantener un flujo constante de mercancía hacia sus destinos, d) se menciona que, [redacted].

- Que no sería viable transportar las mercancías de la empresa utilizando embarcaciones diferentes a los TRANSBORDADORES es que transportan carga rodada. Esto se debe a que ninguno de los puertos cercanos a los Centros de Distribución de la empresa cuenta con la infraestructura necesaria para cambiar el actual esquema logístico en la zona. Además,

Eliminado: 3 renglones y 14 palabras

implementar un enfoque logístico diferente requeriría depender de la disponibilidad de otros equipos, como grúas o chasises, para cargar los contenedores y realizar la distribución de la mercancía, lo que sería impracticable.[512]

Conclusión

Derivado de lo anterior, se concluye que A ha optado por utilizar el STMC ** . Las principales razones para esta elección son:

**

El uso de vehículos terrestres de carga es esencial para A debido a la naturaleza de los productos que maneja, incluyendo **. Utiliza contenedores refrigerados y no refrigerados para llevar estos productos desde sus Centros de Distribución al puerto de origen, donde se embarcan en un trasbordador. Una vez en el puerto de destino, se entregan directamente a las tiendas o negocios de la empresa, lo que reduce costos y tiempos de traslado.

No existen alternativas viables para el transporte de sus productos, como el ferrocarril o el transporte aéreo, debido a la falta de infraestructura y al volumen específico del producto que deben transportar. El uso de barcos graneleros podría aumentar la capacidad de carga, pero los costos asociados hacen que esta opción no sea económicamente viable.

En cuanto al transporte exclusivamente terrestre, sería una opción bajo ciertas condiciones, pero aumentaría significativamente los tiempos de traslado y los costos, lo que no es viable en términos logísticos y económicos para la empresa.

En resumen, el uso del STMC es fundamental para la operación logística de A en esta ruta específica, y no existen alternativas viables que puedan reemplazarlo debido a las limitaciones de infraestructura y los requisitos específicos de transporte de sus productos.

---

[512] Folios 13560 a 13565.

Eliminado: 4 párrafos, 1 renglón y 23 palabras

4.2.20. Elemento aportado por la ciencia[513] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento electrónico *USB*, presentado por ASIPONA TOPOLOBAMPO el nueve de marzo de dos mil veintitrés,[514] en el que se encuentra:

> **4.2.20.1. Un archivo electrónico** formato "*excel*" denominado "*TABLA 3. PRESTACION DE SERVICIOS PASAJE Y CARGA.xlsx*", mediante el cual, ASIPONA TOPOLOBAMPO exhibe una lista que enumera diversos servicios portuarios que requieren usar los prestadores del STMC y la infraestructura requerida para estos. Entre los servicios mencionados se encuentran: avituallamiento, fumigación, amarre y desamarre de cabos, maniobras en general, servicio portuario de remolque, recolección de residuos sólidos no peligrosos, suministro de agua, suministro de combustible, suministro de alimentos y lanchaje.

Conclusión

Del documento referido anteriormente se desprende que ASIPONA TOPOLOBAMPO proporciona una lista de servicios portuarios que requieren el uso de prestadores del STMC y la infraestructura necesaria para llevar a cabo estos servicios. Los servicios enumerados incluyen avituallamiento, fumigación, amarre y desamarre de cabos, maniobras en general, servicio portuario de remolque, recolección de residuos sólidos no peligrosos, suministro de agua, suministro de combustible, suministro de alimentos y lanchaje. Estos servicios son esenciales para la operación eficiente y segura de las embarcaciones y buques en los puertos, y su disponibilidad es fundamental para el funcionamiento del STMC y el transporte de mercancías a través de rutas marítimas.

4.2.21 Documental Pública[515] consistente en copia certificada de la escritura pública número [redacted], pasada ante la fe del notario público número cuarenta y uno de San Nicolás de los Garza, Nuevo León, presentada como anexo al escrito presentado por [redacted], el trece de marzo de dos mil veintitrés,[516] de la que se desprende que el objeto social de [redacted] es:

"[…] a).- El establecimiento y la explotación del servicio público y privado de autotransporte de personal, de carga general y especializada en modalidades de transporte de materiales y residuos peligrosos, objetos individuales de gran peso y/o volumen, incluyendo pero no limitándose a la transportación en las rutas o tramos de Jurisdicción Federal, Jurisdicción Local e Internacional, autorizados mediante las concesiones o permisos que para el efecto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el Gobierno Local correspondiente le otorgue a la Sociedad; o mediante las concesiones o permisos que la Sociedad reciba en transferencia o en virtud de las concesiones o permisos que en goce le aporten sus propios accionistas y que autoricen las autoridades competentes, así como el permiso para operar y explotar el Servicio de Autotransporte Federal de Carga General en la modalidad de Transporte o Arrastre de Remolques y

---

[513] Folio 13619.
[514] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-108.
[515] Folios 13711 a 13734.
[516] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2023-035.

Eliminado: 17 palabras

Semirremolques en la franja fronteriza de 20 kilómetros paralela a la línea divisoria internacional con los Estados Unidos de América.

> *b).- La trasportación y flete en toda la República Mexicana, así como en el extranjero de todo tipo de carga general y especializada de todo tipo de productos, artículos, equipos y partes especiales y todo tipo de mercancías incluyendo per (sic) no limitándose a residuos, minerales, productos químicos, materiales peligrosos o no peligrosos, con el previo permiso de las autoridades correspondientes.*
>
> *c).- El transporte de carga general en caminos de Jurisdicción Federal o Local autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como en Transportes de Productos y Residuos Peligrosos.*[…]
>
> […]
>
> *g).- La prestación del servicio de transportación de paquetería, envíos, fletes y carga en general, el cual realizará por medio de vehículos de su propiedad o de terceros, conforme a los horarios aprobados y mediante los permisos que para el efecto le otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el Gobierno Estatal correspondiente, o algún otro medio de comunicación propio o concesionado, o bien vía contratación con terceros prestadores del servicio de transporte; de cualquier medio de comunicación: terrestre, aéreo o cualesquiera otro que el avance tecnológico permita, en toda la extensión de la República Mexicana y en el Extranjero, para la realización de su objeto social.* […]".[517]

Conclusión

Del documento referido anteriormente se desprende que el objeto social de [redacted] abarca la operación de servicios de autotransporte de personal, carga general y especializada en modalidades que incluyen el transporte de materiales y residuos peligrosos, objetos individuales de gran peso y/o volumen. Además, tienen la autorización para operar en rutas de Jurisdicción Federal, Jurisdicción Local e Internacional, bajo concesiones o permisos otorgados por las autoridades competentes.

[redacted] se dedica al transporte y flete de una amplia variedad de cargas, incluyendo productos, equipos, mercancías y materiales, tanto peligrosos como no peligrosos, en todo el territorio de la República Mexicana y en el extranjero, previa autorización de las autoridades correspondientes.

Además, la empresa ofrece servicios de transportación de paquetería, envíos, fletes y carga en general, utilizando vehículos propios o de terceros, y con la aprobación de horarios y permisos proporcionados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y/o el Gobierno Estatal correspondiente. También tienen la flexibilidad de utilizar diversos medios de comunicación, como terrestre, aéreo u otros, para cumplir con su objeto social.

En resumen, [redacted] tiene un amplio catálogo de actividades relacionadas con el transporte de carga y paquetería.

---

[517] Folio 13713.

Eliminado: 6 palabras

4.2.22. Documental Privada[518] consistente en el escrito con anexos presentado por [redacted], el treinta y uno de marzo de dos mil veintitrés.[519]

[redacted] manifestó que:

- Ha demandado el servicio de STMC [redacted] en las rutas de Mazatlán-La Paz-Mazatlán y Topolobampo-La Paz-Mazatlán desde dos mil dieciocho hasta dos mil veintitrés, para sus operaciones de transporte; sin embargo, desde junio de dos mil veintidós a la fecha de presentación del escrito antes mencionado, ha sufrido afectación en el servicio de STMC [redacted] derivado de un [redacted].
- Las razones por las cuales ha optado por utilizar el STMC son: **a)** la reducción de costos, **b)** mayor flexibilidad logística, **c)** restricciones en el tipo de servicio, y **d)** la reducción de la congestión y tiempo tiempos de traslado por vía terrestre.
- Ha optado por ofrecer servicios de carga en plataformas debido a su mayor versatilidad. Las plataformas y remolques permiten transportar una amplia variedad de mercancías y facilitan las operaciones de carga y descarga, principalmente transporta [redacted] destinados a la construcción en tractocamiones articulados hacia BCS. Estos [redacted], y las plataformas son ideales por su mayor seguridad, mayor espacio y facilidad de carga y descarga.
- No es viable movilizar la carga mediante embarcaciones distintas al TRANSBORDADOR debido a las características de la carga que maneja, como lo son los tractocamiones articulados cargados, ni tampoco utilizar el autotransporte terrestre dadas las necesidades y características de la carga que manejan.
- El transporte terrestre ofrece varias ventajas, como capacidad de carga, protección de la mercancía y flexibilidad para los clientes. Sin embargo, presenta desventajas, como inseguridad en las carreteras, mayores costos operativos, riesgos de accidentes y congestión de tráfico.
- En cuanto a las actividades logísticas, antes del STMC, se realizan tareas como la requisición del cliente, programación de unidades de carga, revisión de disponibilidad de Ferries, planificación de rutas, reservación de Ferries, preparación de documentos y coordinación con el cliente para establecer detalles de entrega. Después del STMC, se realiza un seguimiento de la carga durante el transporte para garantizar su llegada segura y puntual, se libera la carga en su destino final y se completan los procesos de facturación y pago, incluyendo servicios adicionales como almacenamiento o manipulación de la carga.[520]

---

[518] Folio 14368 a 14375.
[519] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2023-035.
[520] Folios 14370 a 14373.

Eliminado: 29 palabras.

Conclusión

Del documento referido anteriormente se desprende que [redacted] ha elegido utilizar los servicios de STMC [redacted] en las rutas de Mazatlán-La Paz-Mazatlán y Topolobampo-La Paz-Mazatlán desde dos mil dieciocho hasta dos mil veintitrés para sus operaciones de transporte. Esta decisión se basa en varias razones clave, como la reducción de costos, una mayor flexibilidad logística, la superación de restricciones en el tipo de servicio y la reducción de congestión y tiempos de traslado por vía terrestre.

Además, [redacted] ha optado por ofrecer servicios de carga en plataformas debido a su versatilidad, lo que les permite transportar una amplia variedad de mercancías, incluyendo [redacted] destinados a la construcción en BCS. Estas plataformas son ideales para garantizar la seguridad de [redacted] y facilitar las operaciones de carga y descarga.

Si bien el transporte terrestre ofrece ventajas como mayor capacidad de carga, protección de la mercancía y flexibilidad para los clientes, también conlleva desventajas como la inseguridad en las carreteras, mayores costos operativos, riesgos de accidentes y congestión de tráfico.

En cuanto a las actividades logísticas, el uso de STMC ha simplificado y optimizado el proceso, desde la requisición del cliente y la programación de unidades de carga hasta la coordinación con los Ferries, planificación de rutas, seguimiento de la carga durante el transporte y la finalización de procesos de facturación y pago, incluyendo servicios adicionales como almacenamiento o manipulación de la carga. En conjunto, estas decisiones y procesos han permitido a [redacted] mejorar sus operaciones de transporte y satisfacer las necesidades de sus clientes de manera eficiente y segura.

4.2.23. Documental Privada[521] consistente en el escrito presentado por [redacted], el quince de marzo de dos mil veintitrés.[522]

De este documento se advierte que [redacted] manifestó lo siguiente:

- Que ha demandado el servicio de STMC prestado por TMC únicamente en la ruta desde el Puerto de Topolobampo, Sonora, con destino al Puerto de Pichilingue, BCS, por ser la más viable para la movilización de mercancía de la propia planta de [redacted], resaltando que "*una vez entregada la mercancía en dicho centro de distribución, los vehículos terrestres de* [redacted] *, es decir, partiendo del Puerto de Pichilingue, con destino al Puerto de Topolobampo.*"
- Que utiliza el servicio de STMC por la ubicación de su centro de distribución en BCS, en La Paz, teniendo ventas por [redacted] en esta región, siendo un factor únicamente técnico y no económico la utilización del STMC desde Topolobampo a Pichilingue.

---

[521] Folio 13770 a 13786.

[522] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2023-015.

Eliminado: 37 palabras

- Que su decisión de utilizar el servicio de STMC que ofrece [redacted] deriva de las características [redacted] que transportan cargamento rodado con capacidad mayor a las [redacted], además de un [redacted].[523]
- Que "[…] *la movilización vía carretera para poder movilizar su mercancía mediante autotransporte es operativamente inviable para* [redacted], *ya que necesitaría transportar sus productos de la ciudad de Hermosillo hasta La Paz, lo cual implica cruzar toda la península. Este trayecto carretero no es 100% apto para la circulación de equipos T3-S3, los cuales representan el 95% de los movimientos que realiza* [redacted] *hoy en día*". Por tanto, [redacted] tendría que [redacted] su flota de unidades para poder cumplir la demanda del estado de BCS de [redacted], resultando en [redacted] viajes por día, elevando los costos operativos significativamente, además de por restricciones normativas como la NOM-012-SCT-2-2017, la cual prohíbe la circulación de unidades T3-S3 en algunos tramos de la carretera del estado de Baja California.
- Que transporta cemento envasado en [redacted] y que únicamente por ocasiones muy específicas ha llegado a transportar [redacted], siendo esta modalidad poco viable por el tema de logística y el incremento de costos, además de las implicaciones que conlleva transportar su producto [redacted], siendo la principal ventaja para [redacted] utilizar el STMC se reducen los costos logísticos relacionados con múltiples maniobras de carga y descarga.
- Que no existe sustitución de transporte de su producto por medio de contenedores, por vía ferroviaria, pues del centro de distribución en [redacted], no se cuenta con vías férreas, ni por vía área dado el volumen del producto que debe transportarse.
- Que es viable utilizar barcos graneleros para transportar su producto a BCS dado que se podría transportar una mayor cantidad de volumen, pero los costos en que incurrirían para poder cargar y descargar el producto utilizando instalaciones especializadas incrementarían, además tendría que invertir en un centro de distribución en La Paz y en [redacted], por lo que esta alternativa no es económicamente viable.
- Que a partir de dos mil dieciocho, TMC es el prestador del servicio de STMC ofreciendo [redacted], es decir, [redacted]. Anteriormente el servicio lo prestaba [redacted], pero derivado de un [redacted], [redacted] consideró [redacted]
- Que a partir de que [redacted] le presta el servicio de STMC [redacted].[524]

[523] Los buques [redacted]

[524] Folios 13772, 13773, 13775, 13776, 13778, 13780, 13781 y 13782.

Eliminado: 3 renglones y 91 palabras

Conclusión

Del documento referido anteriormente se desprende que [A] ha optado por utilizar el STMC proporcionado por [A] en la ruta que va desde el Puerto de Topolobampo, Sonora, hasta el Puerto de Pichilingue, BCS. Esta elección se basa en consideraciones técnicas y operativas, ya que su centro de distribución en La Paz, BCS, hace que el STMC sea la opción más viable en lugar de la movilización de mercancía por carretera, que sería operativamente inviable debido a la distancia y restricciones normativas.

[A] destaca [**] de la flota de [**] para transportar cargamento rodado y la disponibilidad de [**] lo que beneficia su operación. El STMC reduce los costos logísticos al minimizar las maniobras de carga y descarga, siendo especialmente beneficioso para la empresa que transporta principalmente cemento envasado.

La falta de alternativas viables, como el transporte ferroviario o el uso de contenedores, se debe a la falta de infraestructura y al volumen específico del producto que [A] debe transportar. Aunque la opción de utilizar barcos graneleros podría aumentar la capacidad de carga, los costos y la inversión necesaria hacen que no sea económicamente viable.

Por último, [A] ha experimentado interrupciones en el servicio de [**] a [**], lo que destaca la dependencia de la empresa en este proveedor de STMC.

4.2.24. Documental privada[525] consistente en el escrito con anexos presentado por [A] el dieciséis de marzo de dos mil veintitrés,[526] mediante la cual, señala diversas razones por las que ha demandado el STMC en las RUTAS durante el PERIODO por [**] dependiendo de la disponibilidad de horarios. Indica que los centros de producción y/o distribución de su negocio, ubicados en Mazatlán, son el punto de partida de los remolques que transporta en el STMC, por lo que es el puerto de Mazatlán el más cercano y donde inicia el proceso de distribución de las mercancías a través de diferentes puertos, con destino hacia los centros de comercio de la empresa a lo largo de la península de BCS.[527]

Aunado a lo anterior, el STMC presenta factores técnicos y de seguridad, así como ventajas operativas y reducción de costos con relación a otros medios de transporte, por lo que su uso es imprescindible "*en virtud de que* [de otra manera se] *impactaría en la calidad* [de las mercancías] *ya que los tiempos de traslado incrementarían significativamente y en consecuencia los costos de transportación*",[528] una alternativa como la vía terrestre implicaría "[**]".[529]

---

[525] Folio 13835 a 13900.
[526] Respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-016.
[527] Folios 13839 13840.
[528] Folio 13844.
[529] Folio 13840.

Eliminado: 2 renglones y 42 palabras

A señala que existe una diferencia en las ventajas operativas entre los puertos. En este sentido, el Puerto de Pichilingue "** [redacted] ".[532]

4.2.24.1 Elemento aportado por la ciencia,[533] consistente en copia simple o impresión del instrumento notarial A [redacted] del Distrito Federal (ahora Ciudad de México) actuando como asociado en el protocolo de la notaría número doscientos veintinueve del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), anexo al escrito descrito en el punto **4.2.24.**, en la que consta la compulsa de estatutos sociales de A, constituido como una sociedad anónima bursátil de capital variable de conformidad con las leyes mexicanas, cuyo objeto social consiste en "*III. Realizar, cualquier tipo de actos relacionados con la fabricación, distribución, comercialización y venta de productos alimenticios, alimentos procesados* […]."[534]

Conclusión

De los documentos referidos anteriormente se desprende que A utiliza el STMC en rutas que parten desde el Puerto de Mazatlán, Sinaloa, debido a que ** [redacted]. El puerto de Mazatlán ** [redacted] hacia los centros de comercio de la empresa en la península de BCS.

La elección del STMC se basa en factores técnicos, de seguridad y ventajas operativas, así como en la reducción de costos en comparación con otros medios de transporte. Utilizar alternativas como el transporte terrestre implicaría un aumento significativo en los tiempos de traslado y, como resultado, un impacto en la calidad de los productos y mayores costos de transporte.

A destaca que existen diferencias en las ventajas operativas entre los puertos involucrados en estas rutas, con el Puerto de Pichilingue siendo ** [redacted] por el puerto de Mazatlán. A pesar de que el puerto de Topolobampo ** [redacted] STMC en días específicos.

En resumen, el uso del STMC es esencial para A en estas rutas debido a su ubicación estratégica y las ventajas que ofrece en términos de tiempo, costos y calidad en la distribución de sus productos alimenticios.

---

[530] Ídem.
[531] Ídem.
[532] Ídem.
[533] Folio 13852 a 13899.
[534] Folio 13860, página 8 de la escritura en cuestión.

Eliminado: 5 renglones y 92 palabras

4.2.25. Documental privada[535] consistente en el escrito con anexos presentado por A el dieciséis de marzo de dos mil veintitrés,[536] mediante el cual, indica las razones de demanda de las rutas con origen y/o destino a BCS para el STMC durante el PERIODO por parte de **. En este sentido, señala que son dos rutas principales, a saber:

> "*Ruta 1: origen Puerto de Mazatlán, Sinaloa – destino Puerto de Pichilingue, Baja California Sur.*
>
> *Se utiliza el STMC proporcionado por la empresa* **
>
> *Ruta 2: origen Puerto de Topolobampo, Sinaloa – destino Puerto de Pichilingue, Baja California Sur.*
>
> *Se utiliza el STMC proporcionado por la empresa* ** […]. *Dicha ruta también es utilizada de manera inversa, es decir, Puerto de Pichilingue, Baja California Sur – Puerto de Topolobampo, Sinaloa*
>
> *Se aclara que la Ruta 2 se utiliza para transportar mercancías producidas en la planta de Navojoa, Sonora*".[537]

Al respecto, A menciona que entre los motivos para demandar el STMC en estas rutas se encuentran los relacionados con la ubicación entre los centros de producción y distribución, los centros de comercio y consumo; así como factores técnicos y de seguridad del transporte de mercancías.

Respecto a lo anterior, la ruta "*1*" es utilizada para el transporte y distribución de ** . La "*Ruta 2*" se utiliza para **
.

Se menciona que el uso del STMC a través de estas rutas es el idóneo porque la mercancía tiene **
.[538] El traslado vía terrestre resulta inviable por el tiempo del viaje requerido; este se encuentra regulado por la NOM-012-SCT2-2017, que "*establece el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicaciones de jurisdicción federal, solo se permite el transporte en camiones tráiler de un remolque, en tramos carreteros tipo "C"* […]",[539] lo que implicaría que "*la mercancía debería recorrer la distancia* **
.

[535] Folio 13901 a 13919.
[536] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2023-009.
[537] Folio 13904.
[538] Folio 13905.
[539] Folio 13904.
[540] Folio 13908.

Eliminado: 8 renglones y 42 palabras

[redacted]

Dado lo anterior, las mercancías se transportan en el STMC contenidas en un vehículo de transporte terrestre con ruedas que se adapta "*al servicio de transporte marítimo y, una vez en tierra, permite transportar a distintos puntos del estado sin la necesidad de realizar inversiones adicionales.* […] *No obstante, la principal desventaja es la nula alternativa de proveedores de STMC en las referidas Rutas*".[541] Dado lo anterior, el transporte mediante vehículos reduce las inversiones en logística.

Además, si bien se tiene conocimiento de la existencia de embarcaciones alternativas denominadas "*graneleras*" o "*bulk carriers*" utilizadas para el transporte de mercancías o productos a granel que sirven para productos no envasados ni empaquetados, estas no resultan viables para el transporte de productos terminados de [redacted]. En este sentido, "*no resulta factible la movilización de mercancías en las Rutas mediante embarcaciones marítimas distintas a los* [TRANSBORDADORES]".[542]

Por otro lado, [redacted] menciona que "*el uso del transporte aéreo para transportar las mercancías desde las plantas, en Guadalajara y Navojoa, hasta los centros de distribución destino es inviable porque* [redacted]".[543] Reafirmando así la inviabilidad de vías distintas al STMC.

Finalmente, se menciona que [redacted] sí ha sufrido de interrupciones del STMC derivado de situaciones muy puntuales como lo son a causa de [redacted].

Conclusiones

Del documento referido anteriormente se desprende que [redacted] utiliza el STMC en dos rutas principales, una desde el Puerto de Mazatlán, Sinaloa, hasta el Puerto de Pichilingue, BCS, y la otra desde el Puerto de Topolobampo, Sinaloa, hasta el mismo destino en BCS. Estas rutas son fundamentales para el transporte [redacted].

Las razones para la demanda del STMC en estas rutas se basan en la ubicación estratégica entre los centros de producción y distribución, así como en factores técnicos y de seguridad del transporte de mercancías. El STMC ofrece [redacted].

El uso de transporte terrestre para estas rutas sería inviable debido a la regulación de peso y dimensiones máximas de los vehículos de autotransporte en carreteras federales, lo que requeriría un transporte en [redacted] debido a las malas condiciones de la carretera.

El transporte de mercancías en vehículos terrestres adaptados para el STMC permite reducir las inversiones en logística y garantizar la calidad de los productos. Aunque existen embarcaciones

---

[541] Folio 13910.
[542] Folio 13914.
[543] Folio 13913.

Eliminado: 5 renglones y 65 palabras

alternativas, como graneleras, estas no son viables para productos terminados [redacted]. El uso del transporte aéreo tampoco es una opción rentable debido al [redacted].

En resumen, el STMC es la única alternativa viable y rentable para el transporte de las mercancías de [redacted] en estas rutas, lo que justifica su dependencia de este servicio.

4.2.26. Documental Privada[544] consistente en el escrito con anexos presentado por [redacted], el veintiuno de marzo de dos mil veintitrés.[545] Del cual se desprende que manifestaron lo siguiente:

- Que ha realizado todos sus cruces por el puerto de salida Topolobampo, Sinaloa, con destino al puerto de llegada Pichilingue, BCS, por medio de [redacted].
- Que ha demandado el STMC debido a las ventajas que ofrece en comparación con otras alternativas para la distribución de carga en la península de Baja California, con origen en Mazatlán, Sinaloa, y destino final en Los Cabos, BCS. Se han definido tres alternativas de transporte:

  a) Uso del STMC por equipo de transporte completo (Madrina) desde cualquiera de los puertos de Topolobampo o Mazatlán.

  b) Uso del STMC por vehículo nuevo (automóvil) desde cualquiera de los puertos de Topolobampo o Mazatlán.

  c) Transporte sin el servicio de STMC por equipo de transporte completo (Madrina), recorriendo toda la península de Baja California.

  Las ventajas económicas y operativas de utilizar el STMC incluyen:

  a. Ventajas económicas:

  - Costo más bajo para el cruce en comparación con otras rutas.
  - Reducción de los costos de mantenimiento al evitar recorrer kilómetros adicionales.
  - Menor salario para el operador, ya que se paga en función de los kilómetros por transitar.
  - Menores gastos operativos, como combustible, casetas y viáticos del operador.

  b. Ventajas operativas:

  - Menor tiempo en tránsito debido a una mejor disponibilidad de cruce para la carga general en comparación con el puerto de Mazatlán.

---

[544] Folio 13970 a13981.
[545] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2023-033.

Eliminado: 2 renglones y 16 palabras

- Mayor productividad del equipo de transporte debido a tiempos de ciclo más cortos.
- Menor riesgo de daños a la carga al recorrer menos kilómetros y evitar exposición a riesgos como ramas bajas, accidentes y retenes.
- Uso del mismo transporte para la entrega en el destino final en la península, sin necesidad de subarrendar ni hacer maniobras de carga y descarga, lo que mejora los tiempos operativos y reduce el riesgo de daños.
- Reducción de las emisiones de CO2 al mantener apagadas las Madrinas durante el trayecto.

- Que a pesar de que las alternativas a) y b) anteriores tienen un costo similar, la diferencia radica en el tiempo de tránsito más largo y la complejidad operativa debida a las maniobras, lo que se alinea con la forma en que [redacted] suele llevar a cabo sus operaciones.
- Que para la alternativa a) las ventajas técnicas son mayor flexibilidad operativa al transportar la madrina completa y no hacer la operación de carga y descarga. Las ventajas de seguridad son protección de carga, cuidado durante carga/descarga, uso continuo de Madrina.

  Para la alternativa b) las ventajas técnicas son mayor disponibilidad y tiempos de cruce más cortos y las ventajas de seguridad son protección de carga, cuidado durante carga/descarga, uso de otro equipo de transporte.

  Mientras que para la alternativa c) las ventajas técnicas son menor costo, pero tiempos más largos y gastos adicionales y las ventajas de seguridad son la protección de carga, riesgo de accidente por cansancio del conductor.
- [redacted]
- Que se han identificado ventajas al transportar mercancías en vehículos terrestres con ruedas, como un flujo constante de embarques, una amplia cobertura y tiempos de tránsito reducidos. Sin embargo, no se han identificado desventajas significativas, ya que, en la península de Baja California, esta es la única opción viable debido a la falta de ferrocarril y de infraestructura para terminales de automóviles en los puertos.
- Que el proceso de embarque en el STMC le implica la planificación del embarque, la revisión de la disponibilidad en el TRANSBORDADOR, el despacho de viajes, la gestión de pago de boletos de TRANSBORDADOR, la confirmación de pago y la entrega del voucher al

Eliminado: 1 párrafo y 2 palabras

operador. Luego, el operador transporta la carga a puerto de salida, realiza el proceso de carga en el TRANSBORDADOR y viaja al puerto destino. Finalmente, se lleva a cabo el proceso de descarga y la entrega de la carga al distribuidor.

- Que no ha utilizado alternativas al STMC y ha dependido de este servicio para la movilización de la carga debido a la falta de infraestructura adecuada en la región.
- [redacted].[546]

Conclusión

Del documento referido anteriormente se desprende que [redacted] ha utilizado el STMC para transportar mercancías desde Mazatlán, Sinaloa, hacia la península de Baja California, específicamente a los destinos de La Paz y San José del Cabo, en BCS. Han optado por el STMC debido a las ventajas económicas y operativas que ofrece en comparación con otras alternativas de transporte terrestre a través de la península. Se han identificado tres alternativas de transporte, siendo el uso del STMC el más beneficioso en términos de costos, tiempos de tránsito, seguridad y operatividad.

Las mercancías transportadas [redacted]. [redacted] ha destacado las ventajas de transportar mercancías en vehículos terrestres con ruedas, pero ha señalado que, en la península de Baja California, el STMC es la única opción viable debido a la falta de ferrocarril y de infraestructura para terminales de automóviles en los puertos.

El proceso de embarque en el STMC implica varias etapas, desde la planificación del embarque hasta la entrega de la carga al distribuidor en el puerto de destino. A pesar de los beneficios del STMC, [redacted]. En resumen, el STMC es esencial para las operaciones de transporte de [redacted] debido a la falta de infraestructura adecuada en la región y sus ventajas económicas y operativas.

4.2.27. Documental privada[547] consistente en el escrito con anexos presentado por [redacted] el veintidós de marzo de dos mil veintitrés,[548] mediante el cual manifiesta tener como principal actividad económica el autotransporte de carga general, para el cual, utiliza principalmente el STMC que presta [redacted] en el traslado de productos entre Guadalajara, Jalisco y La Paz, Baja California, principal destino de carga que se transporta.[549]

En este sentido, indica que las rutas usadas en el STMC durante el PERIODO son las siguientes:[550]

---

[546] Folios 13971 a 13979.
[547] Folio 14112 a 14123.
[548] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2023-017.
[549] Folio 14116.
[550] *Ídem*.

Eliminado: 1 párrafo, 1 renglón y 52 palabras

RUTAS	ORIGEN	DESTINO
LA PAZ - MAZATLAN	PUERTO PICHILINGUE LA PAZ, BCS	PUERTO MAZATLAN, SIN
LA PAZ- TOPOLOBAMPO	PUERTO PICHILINGUE LA PAZ, BCS	PUERTO TOPOLOBAMPO, SIN
MAZATLAN – LA PAZ	PUERTO MAZATLAN, SIN	PUERTO PICHILINGUE LA PAZ, BCS
TOPOLOBAMPO – LA PAZ	PUERTO TOPOLOBAMPO, SIN	PUERTO PICHILINGUE LA PAZ, BCS

Señala que el STMC presenta características que logran un ahorro considerable en tiempo y recursos económicos en la entrega de carga, ya que en los puertos de Mazatlán y Topolobampo "*ambas navieras nos ofrecen el servicio de arrastre dentro de los patios para el embarque correspondiente de los remolques en los transbordadores, nos ofrecen un horario muy flexible para el acceso a los muelles de embarque, nos evitamos hacer transbordos y maniobras de mercancías, lo cual disminuye el riesgo de que se dañe o maltrate la carga*".[551] Por lo anterior, utilizar el STMC también repercute en ahorro en costos y riesgos de seguridad, siendo incosteable utilizar la alternativa vía terrestre debido a que "*se tendría que hacer un recorrido de más de 3 mil kilómetros para entregar la carga a los destinos correspondientes, además que se requiere más de 5 días de recorrido cruzando por el estado de Sinaloa, Sonora y Baja California para llegar a la ciudad de La Paz, lo cual, implicaría que el costo del flete se incremente a más de un* [redacted]",[552] de igual manera utilizar embarcaciones distintas al transbordador no es viable debido a: "*no contamos con otra opción de transportación marítima para transportar la carga diferente al servicio del transbordador, por lo cual, no tenemos más alternativa que utilizar este medio, ya que otros tipos de embarcaciones como por ejemplo las barcazas (que son utilizadas en tramos marítimos pequeños) no presentan las condiciones de seguridad para el tipo de unidades que nosotros embarcamos*"[553] y que si existen diferencias en los servicios prestados [redacted].

Por otro lado, [redacted] manifestó que sufrió una reducción en la prestación de servicios del STMC [redacted].[555]

[551] Folio 14114.
[552] Folio 14119.
[553] Folio 14116.
[554] *Ídem.*
[555] Folio 14122.

Eliminado: 6 renglones y 25 palabras

4.2.27.1 Elemento aportado por la ciencia[556] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento CD, exhibido como anexo del escrito presentado por [redacted] el veintidós de marzo de dos mil veintitrés, en el cual consta de diversas carpetas que contienen:

> **4.2.27.1.1. Un archivo electrónico** en formato "*pdf*" denominada "*Anexo 3 Acta Constitutiva* [redacted]" consistente en la escritura pública número [redacted], pasada ante la fe del notario público número ocho de La Paz, BCS, mediante el cual consta el acto constitutivo de "[redacted]"; y se indica que derivado de la concesión del gobierno federal, esta tiene por objeto el "*1.- la realización de todo tipo de actos de comercio, y en lo especial: A).- Prestación de Servicio de Autotransporte Federal en Todo el Territorio Nacional; B).- Servicio Público Federal de Autotransporte Federal.* […]".

Conclusión

Derivado de lo anterior, de los documentos referidos anteriormente se desprende que [redacted] se dedica principalmente al autotransporte de carga general y utiliza el STMC para trasladar productos entre Guadalajara, Jalisco, y La Paz, BCS. Las rutas utilizadas incluyen los puertos de Mazatlán y Topolobampo como puntos de embarque y desembarque.

[redacted] destaca las ventajas del STMC, como el servicio de arrastre en los patios de los puertos, horarios flexibles de acceso a los muelles de embarque y la eliminación de transbordos y maniobras de mercancías, lo que reduce el riesgo de daño o maltrato de la carga. Esto se traduce en ahorros significativos en tiempo y recursos económicos.

Por otro lado, se señala que el uso de la vía terrestre sería costoso e ineficiente, ya que implicaría un recorrido de más de 3,000 (tres mil) kilómetros y más de cinco días de viaje a través de varios estados, lo que aumentaría el costo del flete en más de un [redacted]. El STMC es esencial para las operaciones de transporte de [redacted] debido a sus ventajas en términos de eficiencia, costos y seguridad.

---

[556] Folio 14124.

Eliminado: 32 palabras

4.2.28. Elemento aportado por la ciencia[557] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo de almacenamiento CD, presentado como anexo al escrito presentado por A, el veintitrés de marzo de dos mil veintitrés[558], en el cual consta:

> **4.2.28.1. Un archivo electrónico** en formato "*pdf*" denominado "*Respuesta 6. Portada y texto v2*". De dicho archivo se desprende que A utiliza el servicio del STMC para el traslado de sus productos como ** en ciudad Obregón, Sonora, hacia los centros de distribución secundarios o clientes mayoristas que se encuentran en BCS.
>
> B
>
> De igual manera se desprende que A manifestó que utiliza el servicio de STMC por encima de otros medios de transporte de sus mercancías como la terrestre, por un tema económico, pues transportar sus productos por medio del STMC obedece ** " es decir, por la diminución de tiempo de recorrido que sería de cuatro días a dos días por la vía marítima, además de la disminución sustancial en incidentes de seguridad, como robos.

[557] Folio 14162.
[558] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2023-028.

Eliminado: 1 tabla, 2 renglones y 13 palabras.

4.2.28.2. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*Respuesta 9. Portada y texto*". De dicho archivo se desprende que [redacted] no ha utilizado ni podría utilizar medios de transporte distintos al transporte marítimo, como el ferroviario o el aéreo, para movilizar su carga entre los orígenes y destinos relacionados con su demanda del STMC. El STMC representa la única alternativa viable debido a la ausencia de red ferroviaria, no existe una red ferroviaria que conecte el lugar de origen y el destino de las operaciones de [redacted], y las limitaciones del transporte aéreo, no hay una compañía aérea en Ciudad Obregón con la capacidad necesaria para transportar el volumen de mercancía manejado. Además, el costo asociado con el transporte aéreo sería sumamente alto y no sostenible para la empresa.

4.2.28.3. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*Respuesta 10. Portada y texto v2*". De dicho archivo se desprende que [redacted] no podría prescindir del uso del STMC y depender únicamente del autotransporte para movilizar su carga entre los orígenes y destinos para los cuales ha demandado el STMC por varias razones:

1. Falta de proveedores de autotransporte desarrollados: No hay proveedores de autotransporte con la capacidad necesaria para cubrir los altos requerimientos de volumen de mercancías de [redacted].
2. Mayor costo en transportación: Según estimaciones de [redacted], utilizar el transporte terrestre representaría un costo anual aproximadamente un [redacted] más alto que el uso del STMC. El costo vía terrestre se estima en [redacted], mientras que el costo vía STMC es de [redacted], lo que resulta en una diferencia anual de [redacted].
3. Mayor tiempo de traslado: Dependiendo del medio de transporte, el tiempo de entrega se duplicaría, pasando de dos a cuatro días si se optara por el autotransporte.
4. Mayor riesgo de accidentes y robo en carretera: El transporte terrestre conlleva un mayor riesgo de accidentes y robos en comparación con el transporte marítimo.
5. Mayor kilometraje recorrido y mayor impacto ambiental: El uso del autotransporte implicaría recorrer un mayor número de kilómetros en cada traslado, lo que aumentaría el impacto ambiental. Se estima un recorrido de aproximadamente 1,857 (mil ochocientos cincuenta y siete) kilómetros en cada traslado terrestre.

Eliminado: 1 renglón y 51 palabras

6. Mayor dedicación de recursos humanos a la logística: A tendría que destinar más recursos humanos para el seguimiento de la logística si dependiera exclusivamente del autotransporte.

A manifestó que ** .

4.2.28.4. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*Respuesta 11. Portada y texto v3*". De dicho archivo se desprende que para A no sería factible movilizar su mercancía mediante embarcaciones marítimas distintas al TRANSBORDADOR derivado de las características técnicas y de diseño de otro tipo de embarcaciones, pues no pueden asegurar la 'B ".

4.2.28.5. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*Respuesta 12. Portada y texto v3*". De dicho archivo se desprende que A únicamente **

Conclusión

De los elementos referidos anteriormente se desprende que A utiliza el STMC para trasladar sus productos, **, desde sus plantas manufactureras y almacenes primarios en Ciudad Obregón, Sonora, hacia centros de distribución secundarios y clientes mayoristas en BCS.

A ha expresado que prefiere utilizar el servicio de STMC en lugar de otros medios de transporte, como el terrestre, debido a consideraciones económicas. El uso del STMC resulta en **, lo que implica una disminución significativa en el tiempo de entrega, pasando de cuatro días a dos días a través del transporte marítimo. Además, este enfoque reduce de manera sustancial los incidentes de seguridad, como los robos, mejorando la eficiencia y seguridad en la distribución de sus productos.

A no ha utilizado ni podría utilizar medios de transporte distintos al transporte marítimo, como el ferroviario o el aéreo, para movilizar su carga entre los orígenes y destinos relacionados con su demanda del STMC. El STMC representa la única alternativa viable debido a la falta de red ferroviaria, limitaciones del transporte aéreo. Además, A ha expresado que no podría prescindir del uso del STMC y depender únicamente del autotransporte debido a la falta de proveedores de autotransporte desarrollados, mayor costo en transportación, mayor tiempo de traslado, mayor riesgo de accidentes y robos, temas ambientales y mayor dedicación de recursos humanos.

Eliminado: 7 renglones y 43 palabras

4.2.29. Elemento aportado por la ciencia[559] que obra en medios electrónicos, consistente en un dispositivo *USB*, presentado como anexo del escrito presentado por ASIPONA GUAYMAS el veinticuatro de marzo de dos mil veintitrés,[560] la cual contiene:

> **4.2.29.1. Un archivo electrónico**[561] en formato "*Excel*" denominado "*Prestadores de Servicio Maritimos.xlsx*", el cual contiene una tabla que describe las instalaciones portuarias del Puerto de Guaymas operadas por BAJA FERRIES y Operadora Portuaria del Noroeste S.A. de C.V., prestadores del STMC y STMP con destino al Puerto de Santa Rosalía. Al respecto, se indica que BAJA FERRIES operó en la terminal de cruceros entre el veintinueve de noviembre de dos mil veinte y el veintinueve de abril de dos mil veintiuno. A su vez, la Operadora Portuaria del Noroeste S.A. de C.V. lo hizo desde la terminal de TRANSBORDADOR entre dos mil dieciocho y dos mil veinte.
>
> Finalmente, se desprende que a decir de ASIPONA GUAYMAS, no cuenta con una terminal con la infraestructura necesaria para la prestación del STMP y STMC.
>
> **4.2.29.2. Un archivo electrónico**[562] en formato "*Word*" denominado "*Instalación para la prestación del STMP y STMC.docx*", el cual describe la infraestructura portuaria disponible por ASIPONA GUAYMAS a los prestadores del STMC y STMP. Se indica que, si bien la terminal de cruceros del puerto ha atendido los STMC y STMP, esta no cuenta con las capacidades necesarias dado que "*esta Terminal es especializada para Cruceros y no cuenta con las especificaciones para atender Servicios de Transporte Marítimo de Pasajeros y Carga Rodada en Transbordadores esto debido a que no cuenta con las capacidades para este tipo de operaciones*".[563] En este sentido, se señala que dicha infraestructura debe contar con "*un apoyo diseñado para la rampa del buque ya sea en la popa o en la proa y el muelle debe contar con las capacidades de resistencia para soportar el peso de la rampa y la carga movilizada*".[564]
>
> **4.2.29.3. Un archivo electrónico**[565] en formato "*Word*" denominado "*Infraestructura de atraque del Puerto de Guaymas.docx*" que describe la infraestructura de atraque del puerto de Guaymas. Se advierten diez muelles para carga comercial y tres muelles para apoyo. Igualmente, se informa que el puerto de Guaymas no cuenta muelles especializados para el STMC y/o STMP, al señalar que "*El Puerto de Guaymas no cuenta con muelles especializados para atender Servicios de Transporte Marítimo de Pasajeros o Carga Rodada en Transbordadores*".

---

[559] Folio 14165.
[560] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2022-102.
[561] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*25.- Prestadores de STMP y STMC*" la cual contiene el archivo electrónico.
[562] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*15.- Instalaciones Portuarias para el servicio STPM y STMC*" la cual contiene el archivo electrónico.
[563] Página 2.
[564] Página 3.
[565] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*5.-Instalaciones del Recinto Portuario*" la cual contiene el archivo electrónico.

4.2.29.4. Un archivo electrónico[566] en formato "*Excel*" denominado "*Servicios Portuarios STMC*", el cual contiene una tabla que describe contratos por prestación de servicios portuarios de diversas empresas a ASIPONA GUAYMAS, entre los servicios descritos se advierten: remolcadores, avituallamiento, amarradores, lanchaje, recolección de basura, suministro de agua y de combustible, maniobrista y avituallamiento.

Conclusión

De los elementos referidos anteriormente se desprende que, las instalaciones portuarias en el Puerto de Guaymas fueron operadas por BAJA FERRIES y Operadora Portuaria del Noroeste, S.A. de C.V., quienes ofrecieron el STMC y STMP con destino al Puerto de Santa Rosalía. BAJA FERRIES operó en la terminal de cruceros durante dos mil veinte a principios de dos mil veintiuno, mientras que Operadora Portuaria del Noroeste, S.A. de C.V lo hizo desde dos mil dieciocho a dos mil veinte.

ASIPONA GUAYMAS no cuenta con la infraestructura necesaria para la prestación de STMP y STMC, ya que la terminal de cruceros, aunque ha atendido estos servicios, carece de las capacidades requeridas. Para ofrecer estos servicios de manera adecuada, se menciona la necesidad de contar con apoyos diseñados para las rampas de los buques y muelles con la resistencia adecuada para soportar el peso de la rampa y la carga.

Además, se proporciona información sobre la infraestructura de atraque del Puerto de Guaymas, que incluye muelles para carga comercial y apoyo, pero no muelles especializados para STMC o STMP.

Por último, los principales servicios portuarios que brindan servicios a ASIPONA GUAYMAS son remolcadores, avituallamiento, amarradores, lanchaje, recolección de basura, suministro de agua y combustible, maniobrista y avituallamiento.

4.2.30. Documental Privada[567] consistente en el escrito con anexos presentado por [redacted], el veinticuatro de marzo de dos mil veintitrés.[568] De este documento se advierte lo siguiente:

- [redacted] ha demandado el servicio de STMC ofrecido por [redacted] en las siguientes rutas:
  - "*Pichilingue – Topolobampo – Pichilingue*
  - *Pichilingue – Mazatlán - Pichilingue.*"

Asimismo, [redacted] manifestó que:

- Utiliza el STMC para transportar sus unidades con sus productos y poder entregar los productos para diferentes clientes, utilizando indistintamente cualquiera de las dos rutas

---

[566] Ubicado en la carpeta electrónica denominada "*23.-Servicios Portuarios STMC*" la cual contiene el archivo electrónico.
[567] Folio 14175 a 14192.
[568] en respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2023-026.

Eliminado: 8 palabras

mencionadas, la elección de la ruta principalmente depende de la disponibilidad en el puerto, de dónde viene la mercancía y la ubicación del cliente al que se le entregará. De ahí se destaca la importancia del Hinterland, al ser relevante la ubicación de la mercancía que se busca trasladar.

- Utiliza el STMC porque es el medio de transporte más rápido para poder entregar sus productos, lo que implica una reducción en costos y tiempo, a diferencia de si se optara por la vía terrestre "*los tiempos de tránsito se duplicarían o incluso podrían triplicarse, con la utilización del ferri la entrega se pude demorar de 3 a 4 días, dependiendo de la disponibilidad del ferri, vía terrestre podría ser de 6 a 8 días*".
- Principalmente la mercancía que entrega en el estado de BCS proviene del Estado de México y de Culiacán en donde cuenta con centros de distribución.
- Una de las ventajas es la operativa, en cuanto a la disponibilidad al utilizar el STMC es que el proveedor del servicio, [redacted], además de que al llegar al puerto de descarga el mismo tráiler de [redacted] puede continuar en su ruta logística, mientras que la gran desventaja es "*KMC dependerá de la disponibilidad de ferri para que su cargamento rodado sea transportado*".
- Una estimación de costos por la utilización de la vía terrestre para transportar sus productos, de la ruta bajío a La Paz, rondaría aproximadamente en los ciento veinte mil pesos, mientras que en la ruta México a la Paz, rondaría en los ciento treinta y dos mil pesos, teniendo un aumento de por lo menos el veinte por ciento a diferencia de utilizar el STMC dado que el flete oscila entre los setenta mil pesos, más el precio del STMC que es de aproximadamente treinta mil pesos.
- Principalmente utiliza vehículos terrestres de 48-53 (cuarenta y ocho a cincuenta y tres) pies debido al tipo de mercancías que comercializa, que son: '[redacted]'. Los cuales son voluminosos y pesados, por lo que de la misma manera la sustitución del STMC al transporte aéreo no es viable.
- Las actividades logísticas que toman lugar antes y después del STMC consisten en los siguientes pasos:

  1. Se recibe orden de compra de un cliente y se identifica el lugar de la disponibilidad de la mercancía solicitada.
  2. Se solicita vía internet el viaje en el portal de [redacted].
  3. Se asigna el viaje a una línea de transporte terrestre, dependiendo el centro de distribución.
  4. La línea terrestre recolecta el producto y lo transporta hacía el Puerto de Mazatlán o Topolobampo, según sea el caso.

Eliminado: 39 palabras.

5. Se embarca la unidad de transporte terrestre, y al llegar al Puerto de Pichilingue la unidad retoma la ruta logística para entregar el producto a los clientes finales.
6. Una vez entregada toda la mercancía, la unidad tiene que regresar al puerto de Pichilingue para regresar el puerto de origen.

- No sería posible transportar sus mercancías sin la ayuda de un vehículo tipo tráiler debido al modelo de negocio de [redacted], pues [redacted].
- Es complicado y eleva los costos de movilizar las mercancías mediante otro tipo de embarcaciones marítimas a las del ferri, si bien sí es operativamente factible hacerlo, esto implicaría un aumento considerable en el costo del traslado, pues al llegar el puerto de Pichilingue hay que contratar nuevamente el transporte para llegar al cliente final más el costo del servicio del remolque.[569]
- El STMC presenta una demanda muy alta "*que hace muy tardada la asignación de viaje. Recientemente debido a la preferencia que se da al sector turístico, se ha saturado la capacidad de los ferries disponibles y los tiempos de espera para el transporte de carga se ha extendido considerablemente sin el proveedor otorgue un tiempo de espera máximo o determinado. Esta reducción de horarios y disponibilidad comenzó a empeorar hace un año que se reactivó todo después de la pandemia por Covid-19, debido a que durante la pandemia disminuyó el turismo en ese periodo se acortaron los tiempos de espera. - - - Adicional a lo anterior los costos que el proveedor manejan son altos en comparación con servicios similares en otros puertos,* [redacted] *estima que el servicio de* [redacted] *es aproximadamente $8,000 pesos más caro en comparación con otros puertos*".[570]

4.2.30.1 Elemento aportado por la ciencia,[571] consistente en copia simple de la escritura pública número [redacted], pasada ante la fe del notario público número ciento treinta y dos de la Ciudad de México, de la que se desprende que el objeto social de [redacted] es: "[…] *el objeto de la sociedad, lo constituye la explotación en general de la industria manufacturera de papel, en todos sus ramos y aspectos. Y la realización de los actos, contratos y operaciones licitas de cualquier clase que sean necesarios o convenientes y que se relacionen directa o indirectamente con el objeto social* […]".

Conclusión

Del documento referido anteriormente se desprende que [redacted] ha elegido utilizar el STMC de [redacted] debido a:

1. **Eficiencia**: El STMC permite entregas rápidas, ahorrando tiempo y costos en comparación con la vía terrestre.

[569] Folios 14180, 14181, 14182, 14183, 14184 y 14189.
[570] Folio 14190.
[571] Folio 14199 a 14302.

Eliminado: 1 renglón y 33 palabras

2. **Origen y destino**: Las rutas se eligen según la disponibilidad en el puerto y la ubicación de los clientes, con mercancía que proviene del Estado de México y Culiacán.
3. **Operativa y financiamiento**: [redacted] ** [redacted].
4. **Costos**: El STMC es más económico que la vía terrestre, con ahorros significativos.
5. **Tipo de mercancía**: Productos voluminosos requieren camiones, y el transporte aéreo no es una opción.

[redacted] considera que el servicio de STMC está sumamente demandado por lo que en ocasiones los tiempos de espera para poder usar el STMC pueden ser tardados, aunado en que considera que la tarifa ofertada por [redacted] ** es demasiado alta comparada con otros puertos en México.

En conjunto, el STMC optimiza la logística de [redacted], garantizando entregas eficientes y económicas.

4.2.31. Documental privada[572] consistente en el escrito presentado en OFICIALÍA por [redacted] el veintiocho de marzo de dos mil veintitrés,[573] a través del cual, señala diversas razones por las que ha demandado el STMC. Señala que las razones principales son las ventajas económicas en el tiempo de traslado, dado que de "[…] *realizarlo de forma terrestre* […] *el costo total del recorrido sería un aproximado de $27,041.54* [veintisiete mil cuarenta y un pesos 54/100 M.N.]",[574] en ese marco, también existen ventajas operativas como "[…] *el volumen, ya que podemos pasar 3 cajas de 53 pies, por cruce, además de que Mazatlán es una ruta de fácil acceso para realizar los cruces*" .[575]

Finalmente, el agente económico señala la imposibilidad de utilizar embarcaciones distintas al TRANSBORDADOR ya que "[redacted] ** [redacted] […] *existiendo desventajas económicas y operativas, ya que por cruce solo se puede pasar una caja, teniendo costo mayor por cruce, de igual forma si se optara realizar el cruce por el puerto de Topolobampo, este generaría más costos ya que subirían las tarifas y tiempos de tránsito* […]".[576]

Conclusión

Del documento referido anteriormente se desprende que el STMC presenta ventajas económicas y operativas con relación a diversas alternativas; particularmente, la vía terrestre representa aumentos económicos incosteables que ascienden aproximadamente a $27,041.54 (veintisiete mil cuarenta y un pesos 54/100 M.N.). Asimismo, se desprende que operativamente el STMC posibilita el transporte de mayores volúmenes de carga y en el caso en particular, la ruta por Mazatlán presenta facilidades de acceso. En estos términos, la preferencia de [redacted] por el STMC está fundada en el ahorro de costos, reducción en el tiempo de traslado y la

---

[572] Folios 14342 a 14345.
[573] En respuesta al requerimiento de información COFECE-AI-DGMR-2023-030.
[574] Folio 14342.
[575] Folio 14342 a 14345.
[576] Folio 14345.

Eliminado: 1 renglón y 25 palabras

disponibilidad de servicios adicionales. En conjunto, estos argumentos respaldan la decisión de utilizar el STMC como una alternativa más rentable y eficiente para sus necesidades de transporte.

4.2.32. Elemento aportado por la ciencia[577] consistente en un dispositivo de almacenamiento CD anexo al acuerdo emitido por el DGMR el veintiséis de abril de dos mil veintitrés, el cual contiene:

4.2.32.1. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*8 Consulta Ruta impresión P-T*" del cual se desprende un documento de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el que se observa el cálculo en kilómetros y tiempo que se tiene que emplear en la "*Ruta de Topolobampo, Sinaloa a La Paz, Baja California Sur*". Se advierte, el que dicha ruta consta de un total de "*2,823.59*" (dos mil ochocientos veintitrés punto cincuenta y nueve) kilómetros, que se recorren en un tiempo de "*32:36*" (treinta y dos horas con treinta y seis minutos); además, se observan los precios de los peajes de las rutas por tipo de autotransporte, como se muestra a continuación:

Camión 3 ejes	**$1,971.0**
Camión 4 ejes	**$2,126.0**
Camión 5 ejes	**$2,968.0**
Camión 6 ejes	**$3,119.0**
Camión 7 ejes	**$3,658.0**
Camión 8 ejes	**$3,658.0**
Camión 9 ejes	**$3,658.0**
Automóvil	**$1,105.0**
Motocicleta	**$547.0**
Pick Ups	**$1,105.0**
Autobús 2 ejes	**$1,906.0**
Autobús 3 ejes	**$1,906.0**

4.2.32.2. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*7 Consulta Ruta impresión P-M*" del cual se desprende un documento de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el que se observa el cálculo en kilómetros y tiempo que se tiene que emplear en "*Ruta de Mazatlán, Sinaloa a La Paz, Baja California Sur*". Se advierte, que el total de kilómetros recorridos en esta ruta es de "*3,209.390*" (tres mil doscientos nueve punto trescientos noventa) kilómetros, mientras que el tiempo empleado es un total de "*36:19*" (treinta y seis horas con diecinueve minutos); además, se observan los precios de los peajes de dicha ruta por tipo de autotransporte, como se muestra a continuación:

Camión 3 ejes	**$3,037.0**
Camión 4 ejes	**$3,244.0**
Camión 5 ejes	**$4,240.0**

[577] Folio 14639 bis 3.

Camión 6 ejes	**$4,453.0**
Camión 7 ejes	**$5,340.0**
Camión 8 ejes	**$5,412.0**
Camión 9 ejes	**$5,494.0**
Automóvil	**$1,720.0**
Motocicleta	**$913.0**
Pick Ups	**$1,720.0**
Autobús 2 ejes	**$2,859.0**
Autobús 3 ejes	**$2,933.0**

4.2.32.3 Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*3 Eco – Etiquetado de Vehículos Toyota Yaris*" del cual se desprende una impresión de pantalla de una página de la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales en el apartado "*Portal de indicadores de Eficiencia Energética y Emisiones Vehiculares*" de la que se observa que un coche Toyota Yaris año dos mil diecinueve con un motor de cuatro cilindros tiene un rendimiento en ciudad de 16.80 km/l (dieciséis punto ochenta kilómetros por litro) mientras que el rendimiento en carretera es de 26.60 km/l (veintiséis punto sesenta litros por kilómetro) teniendo un gasto anual estimado de gasolina premium de $16,000 MXN (dieciséis mil pesos 00/100 M.N.) con el promedio del precio máximo de $17.90 (diecisiete punto noventa pesos 00/100 M.N.) a noviembre de dos mil diecisiete.

[Espacio en blanco]

4.2.32.4 Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*4 Traza tu ruta Guaymas, Sonora a Loreto, Baja California Sur*" del cual se desprende un documento de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el que se observa el cálculo en kilómetros y tiempo que se tiene que emplear en "*Ruta Guaymas, Sonora a La Paz, Baja California Sur*" y el cual consta que el total de kilómetros recorridos en esta ruta es de "*2,458.870*" (dos mil cuatrocientos cincuenta y ocho punto ochocientos setenta) kilómetros, mientras que el tiempo empleado es un total de "*29:12*" (veintinueve horas con doce minutos) y en el cual consta el precio del peaje que necesita un automóvil que es de $667.00 (seiscientos sesenta y siete 00/100 M.N.).

4.2.32.5. Un archivo electrónico en formato "*Excel*" denominado "5 *INP_INP20230516172510*" del cual se desprende una tabla denominada "*Índice nacional de precios productor. Base Julio 2019=100 (SCIAN 2013), Mercancías y Servicios Intermedios, Índices de precios de genéricos para mercado nacional, 1237 Diésel*" de enero de dos mil dieciocho a abril de dos mil veintitrés.

Conclusión

De los elementos valorados en los puntos **4.2.32.1.** a **4.2.32.5.** se desprende la distancia y costos en el caso de realizar las rutas terrestres alternativas a las RUTAS. En este sentido, se desprende la distancia y tiempo de recorrido:

Ruta terrestre	Distancia en Kilómetros	Tiempo
Topolobampo - La Paz	2,823.59	32:36 (treinta y dos horas con treinta y seis minutos)
Mazatlán - La Paz	3,209.390	36:19 (treinta y seis horas con diecinueve minutos)
Guaymas - La Paz	2,458.870	29:12 (veintinueve horas con doce minutos)

Asimismo, se observan los precios que se deberán pagar por concepto de casetas en cada alternativa de ruta terrestre, dependiendo del tipo de vehículo. Se advierte que tomando como referencia un vehículo con rendimiento de 26.60 km/l (veintiséis punto sesenta litros por kilómetro) con el costo de gasolina premium a noviembre de dos mil diecisiete de $17.90 (diecisiete punto noventa pesos 00/100 M.N.), se deberían incurrir en los siguientes costos por ruta alternativa:

Ruta terrestre	Distancia Kilómetros	Litros Gasolina	Gasto por Gasolina	Caseta	Costo aproximado Total
Topolobampo - La Paz	2,823.59	106	$1900	$1,105	$3005
Mazatlán - La Paz	3,209.390	121	$2160	$1,720	$3880
Guaymas – La Paz	2,458.870	92	$1655	$667	$2322

Por lo anterior, se concluye que las posibilidades de sustitución del STMC por medio del autotransporte resulta improbable, dado los altos costos económicos y operativos que implica el tránsito por vía terrestre.

Finalmente, del elemento valorado en el punto **4.2.32.5.** se almacena la información del Índice Nacional de Precios del Productor del diésel, publicado por el INEGI, de enero de dos mil dieciocho a abril de dos mil veintitrés.

4.2.33. Elemento aportado por la ciencia[578] consistente en un dispositivo de almacenamiento CD presentado como anexo del ACUERDO 2, el cual contiene:

4.2.33.1. archivo electrónico en formato "*Excel*" denominado "*568. AGEEML_202336219983*" que consta el Catálogo Único de Claves de Áreas Geoestadísticas Estatales, Municipales y Localidades del INEGI, consultado el seis de marzo de dos mil veintitrés. En la tabla, se advierten, entre otras cosas, las coordenadas geográficas de los municipios y localidades de BCS, así como el número de población y número de viviendas, mismo del que se desprende que el estado de BCS cuenta con seis municipios y el estado de Sonora cuenta con setenta municipios.

4.2.33.2 Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*584. Manual estadístico del sector transporte 2022*" del que se desprende un documento de ciento veintiséis páginas elaborado por Coordinación del Transporte Integrado y Logística del Instituto Mexicano del Transporte, el cual tiene como objetivo "*ofrecer a los interesados en la materia, una perspectiva global de la evolución reciente del transporte en México a través de información estadística oficial, generada dentro y fuera del Sector. Consta de 92 cuadros, acompañados de algunas figuras y esquemas, que pretenden facilitar la consulta y auxiliar en la interpretación de las series estadísticas*". Del documento se observan seis capítulos denominados: "*1. PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE EN LA ECONOMÍA NACIONAL", "2, COMERCIO EXTERIOR Y TRANPORTE", "3. TRÁFICO DE CARGA CONTENERIZADA", "4. MOVIMIENTO Y TRÁFICO DOMÉSTICO DE CARGA", "5. MOVIMIENTO Y TRÁFICO DE PASAJEROS", "6. INFRAESTRUCUTRA DE TRANSPORTE", "7. EQUIPO DE TRANSPORTE", "INVERSIONES EN TRANSPORTE", "9. CONSUMO DE ENERGÍA*". Del cual se desprende el número de pasajeros en los principales aeropuertos de los años dos mil diez a dos mil veintiuno, una explicación de la red ferroviaria nacional, movimiento de pasajeros por diferente tipo de transporte, evolución del tráfico doméstico de carga por modo de transporte, entre otras cosas.

4.2.33.3 Un archivo electrónico en formato "*Excel*" denominado "*586. sase-historico-diciembre-2022-24022023*" del que se desprende un documento elaborado por la Secretaria de Infraestructura, comunicaciones y transportes, que tiene 4 pestañas denominadas: "*Top Ten O-D Reg*", "*REG NAC*", "*REG INT*", "*FLET NAC*", "*FLET INT*" y del que se observan estadísticas entre otras de: "*Top ten de las principales Rutas de transporte de pasajeros en Servicio Regular Nacional Ene-Dic (2021-2022) (Miles)*", "*Top ten de Rutas por pasajeros transportados en Servicio Regular Nacional (Miles)*", "*Top ten de las principales Rutas de transporte de mercancía en Servicio Regular Nacional Ene-Dic (2021-2022) (Ton)*", "*Top ten de las principales Rutas de transporte de pasajeros en Servicio Regular Internacional Ene-Dic (2021-2022) (Miles)*", "*Top ten de Rutas por pasajeros transportados en Servicio Regular Internacional (Miles)*", "*Top ten de las principales Rutas de transporte de mercancía en Servicio Regular Internacional Ene-Dic (2021-2022) (Ton).*" Del que se desprende las principales rutas

[578] Folio 14714.

de vuelos domésticos entre origen y destino, vuelos internacionales desde el origen en México, principales rutas de transporte de mercancía en vuelos domésticos e internacional con origen en México. Mismo que se puede observar que los principales vuelos de pasajeros con destino a La Paz provienen de Ciudad de México, Mazatlán, Los Mochis y Tijuana.

4.2.33.4 Un archivo electrónico en formato "*Excel*" denominado "*587. sistema-aeroportuario-mexicano-010123*" del que se desprende un documento elaborado por la Secretaria de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, sobre el sistema Aeroportuario de México y del que se observa el número de aeropuertos por entidad federativa en México, entre los que destacan que el estado de Sinaloa cuenta con tres aeropuertos, en los municipios de Culiacán, Los Mochis y Mazatlán, mientras que el estado de BCS, cuenta con cuatro aeropuertos en los municipios de Cabo San Lucas, La Paz, Loreto y San José del Cabo y el estado de Baja California cuenta con cuatro aeropuertos en los municipios de Ensenada, Mexicali, San Felipe y Tijuana.

4.2.33.5 Archivos electrónicos en formato "*pdf*" denominados del número "*1*" al número "*562*" de los que se desprenden una impresión de pantalla de "*Google Vuelos*". Y de los que se observan cotizaciones de vuelo del veinticuatro al treinta de marzo de dos mil veintitrés para rutas conformadas por los aeropuertos de La Paz, Cabo San Lucas, Loreto y San José del Cabo y múltiples aeropuertos localizados en el territorio nacional.

4.2.33.6 Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*583. Ubicación Asipona Guaymas*" del que se observa una impresión de pantalla de "*Google Maps*", y del que se observan las coordenadas: "*27°55'29.6"N 110°52'05.0"W*" que corresponden a la ubicación de la ASIPONA GUAYMAS.

4.2.33.7 Un archivo electrónico en formato "*Excel*" denominado "*591. Lineas_homologadas*" del que se desprende una tabla con dos columnas denominadas: "*linea_naviera*" y "*Nombre_naviera*" y mil trescientos diez registros de cada una de las columnas del que se desprenden nombres de navieras y se observan los nombres de BAJA FERRIES y TMC.

4.2.33.8 un archivo electrónico en formato "*Excel*" denominado "*590. aux-puertos*" del que se desprende una tabla con dos columnas denominadas: "*puerto*" y "*puerto_h*" y cincuenta y un registros de cada una de las columnas, del que se desprenden los nombres de los puertos de PICHILINGUE, Mazatlán y Topolobampo.

4.2.33.9 Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*588. TAR Aerolíneas y Hahn Air*" del que se observa una noticia denominada "*TAR aerolíneas firmó acuerdo compartido con Hahn* Air" de la que se desprende que TAR Aerolíneas ha firmado un acuerdo compartido con Hahn Air para acceder a los Sistemas de Distribución Global como parte de su plan de expansión, agencias de viajes como Sabre, Amadeus, Apollo y Worldspan pueden vender boletos de esta aerolínea mexicana. Hahn Air, una aerolínea alemana que se especializa en servicios de distribución para otras aerolíneas y soluciones de emisión de boletos para agencias de viajes, cubre 190 (ciento noventa) mercados y coopera con más de 350 (trecientos cincuenta) aerolíneas y más de 100,000 (cien mil) agencias de viajes. Los vuelos de TAR Aerolíneas están disponibles en los principales Sistemas de Distribución Global bajo el código X1 de Hahn Air Technologies, lo que permite a los agentes de viajes reservar y emitir billetes con facilidad.

Conclusión

Del elemento evaluado en los puntos **4.2.33.2.** se desprende geoestadísticas estatales y municipales como número total de población y número de municipios por estado. Del numeral **4.2.33.3.** se desprende una base de datos que refleja la infraestructura de transporte en territorio Nacional, destacando la red ferroviaria y carretera, mismas que se desprende que no existe red ferroviaria para el estado de BCS y la red carretera, únicamente cuenta con una autopista que conecta Tijuana con BCS, se desprende de igual manera el número de pasajeros transportados en los principales aeropuertos de México desde dos mil diez a dos mil veintiuno, como ha ido evolucionado el transporte de carga en el territorio nacional y el transporte de pasajeros por vía terrestre.

De los numerales **4.2.33.4.** y **4.2.34.5.** se observan la infraestructura de aeropuertos en territorio nacional, destacando que en el estado de Sinaloa cuenta con tres aeropuertos, en los municipios de Culiacán, Los Mochis y Mazatlán, mientras que el estado de BCS, cuenta con cuatro aeropuertos en los municipios de Cabo San Lucas, La Paz, Loreto y San José del Cabo y el estado de Baja California cuenta con cuatro aeropuertos en los municipios de Ensenada, Mexicali, San Felipe y Tijuana, así como que de los principales vuelos de pasajeros con destino a la Paz, BCS tienen su origen en Ciudad de México, Mazatlán, Los Mochis y Tijuana.

De los numerales **4.2.33.6.** y **4.2.34.7** se desprende una captura de pantalla en la que se observa la ubicación en coordenadas de ASIPONA GUAYMAS, así como quinientos sesenta y dos cotizaciones

de vuelos con fecha del veinticuatro al treinta de marzo de dos mil veintitrés en la que aparecen vuelos desde los aeropuertos de La Paz, Cabo San Lucas, Loreto y San José del Cabo en BCS y múltiples aeropuertos localizados en el territorio nacional.

Por otro lado, de los numerales **4.2.33.8.** y **4.2.34.9** se desprenden dos bases de datos en las que se observan una lista de nombre de navieras y otra de puertos en territorio nacional, mismas que contienen los nombres de BAJA FERRIES y TMC, así como los puertos de PICHILINGUE, Mazatlán y Topolobampo.

Por último, del numeral **4.2.34.10** se observa un archivo en el que se lee que TAR Aerolíneas ha firmado un acuerdo compartido con Hahn Air para acceder a los Sistemas de Distribución Global como parte de su plan de expansión.

4.2.34. Elemento aportado por la ciencia[579] consistente en un dispositivo de almacenamiento CD presentado como Anexo del ACUERDO 3 emitido por el DGMR el veintiséis de abril de dos mil veintitrés, el cual contiene:

> **4.2.34.1. Un archivo electrónico** en formato "*pdf*" denominado "*6. Transporte marítimo Ro-Ro*" del cual se desprende un archivo titulado "*Transporte marítimo Ro-Ro: ¿qué es y cuáles son sus ventajas?*" en el que se observa la definición del transporte marítimo tipo Ro-Ro, el cual es: "*El término Ro – Ro procede del inglés "Roll On – Roll Off", queLitera lmente* [sic] *se traduce como "rodar adentro – rodar afuera". Define a la perfección este sistema de carga, que se basa en el transporte marítimo de todo tipo de vehículos rodados. Para ello, se utilizan buques de forma cuadrada, provistos de un sistema de rampas en la popa y, ocasionalmente, también en la proa. Estas permiten la carga y descarga de mercancías sin la necesidad de grúas o contenedores, aprovechando las ruedas ya existentes en los vehículos. Además, el sistema Ro-Ro es combinable con otros sistemas de transporte, por lo que deriva en múltiples tipos.*" Existiendo tres tipos de buques:
>
> | | |
> |---|---|
> | **Ro-Pax** | Son aquellos buques Ro-Ro que, además de la carga de mercancía, tienen capacidad de transportar a más de doce pasajeros. Son conocidos popularmente **como ferris.** |
> | **Con-Ro** | Este tipo de buque combina el sistema Ro-Ro con el de la carga de contenedores, para ello sitúa la mercancía rodada en la parte inferior del barco y la mercancía en contenedores en la superior. |
> | **Car Carriers** | Así es como se denomina a los buques Ro-Ro que única y exclusivamente transportan automóviles. |
>
> De la misma manera, se desprende que las ventajas del transporte marítimo Ro-Ro pueden ser la versatilidad para poder cargar camiones o tráileres, la optimización del espacio, la optimización del tiempo con la reducción de tiempo en traslados, menos incidencias y menos trámites como los aduanales en el caso de automóviles.

[579] Folio 14727.

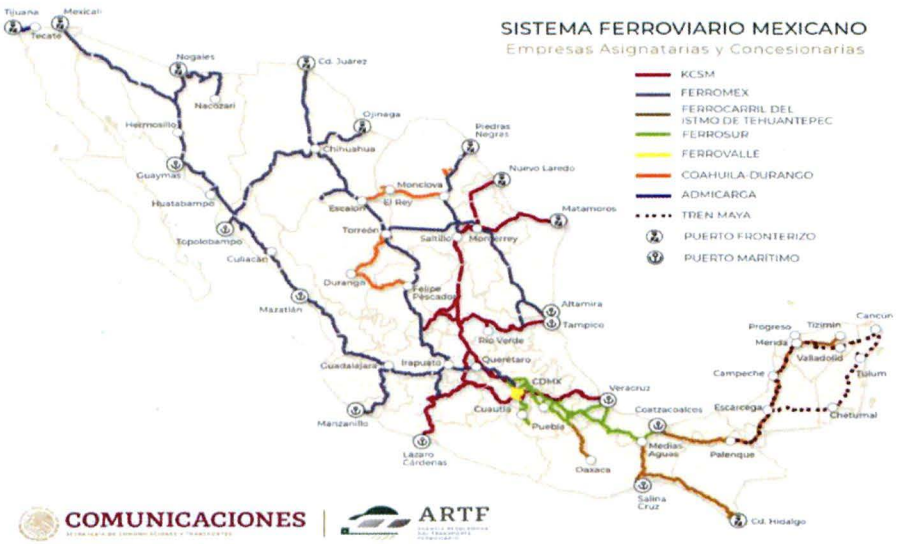
4.2.34.2. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*7 Atlas de infraestructura, comunicaciones y transportes 2020*" del cual se desprende un documento elaborado por la Secretaria de Infraestructura, Comunicaciones y transportes denominado "*Atlas de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2020*" del cual se puede observar toda la infraestructura de comunicaciones y transportes construido durante dos mil veinte en toda la República Mexicana, entre los que destaca un mapa de la red carretera y corredores troncales del país, del que se observa que la vía principal que cruza BCS y la conecta a las ciudades de San José del Cabo, La Paz, Cd. Insurgentes, Santa Rosalía, Ensenada y Tijuana es conocida como el corredor troncal "*Transpeninsular*".

4.2.34.3. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*9 Zona influencia API Topolobampo*" del cual se desprende un documento denominado "Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo", en dicha publicación se señaló esencialmente, que el Puerto de Topolobampo tiene una amplia zona de influencia que abarca entre otros, al estado de BCS. En cuanto al mercado de cabotaje, el principal flujo de carga es hacia Baja California Sur a través del puente marítimo entre los puertos de Topolobampo y Pichilingue.

4.2.34.4. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*10 Zona influencia ASIPONA Mazatlán*" del cual se desprende un documento denominado "*Zona de Influencia*" que señala que el Puerto de Mazatlán tiene un importante papel en el comercio de la región, y mantiene vínculos como proveedor de suministros con la península de Baja California. En esta zona de influencia se manejan una variedad de productos agrícolas, pesqueros, forestales y minerales que se exportan a los principales mercados internacionales.



4.2.34.5. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*22 Anuario Estadístico Ferroviario 2021*" del cual se desprende un documento denominado "*Anuario Estadístico Ferroviario 2021*", elaborado por la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, que contiene información estadística del Sistema Ferroviario Mexicano. Se observa que la vía pacifico-norte llega a la ciudad de Mexicali, Baja California y está concesionada a "*Ferromex*," asimismo existe una vía corta Tijuana – Tecate, operada por "*Admicarga*".[580]



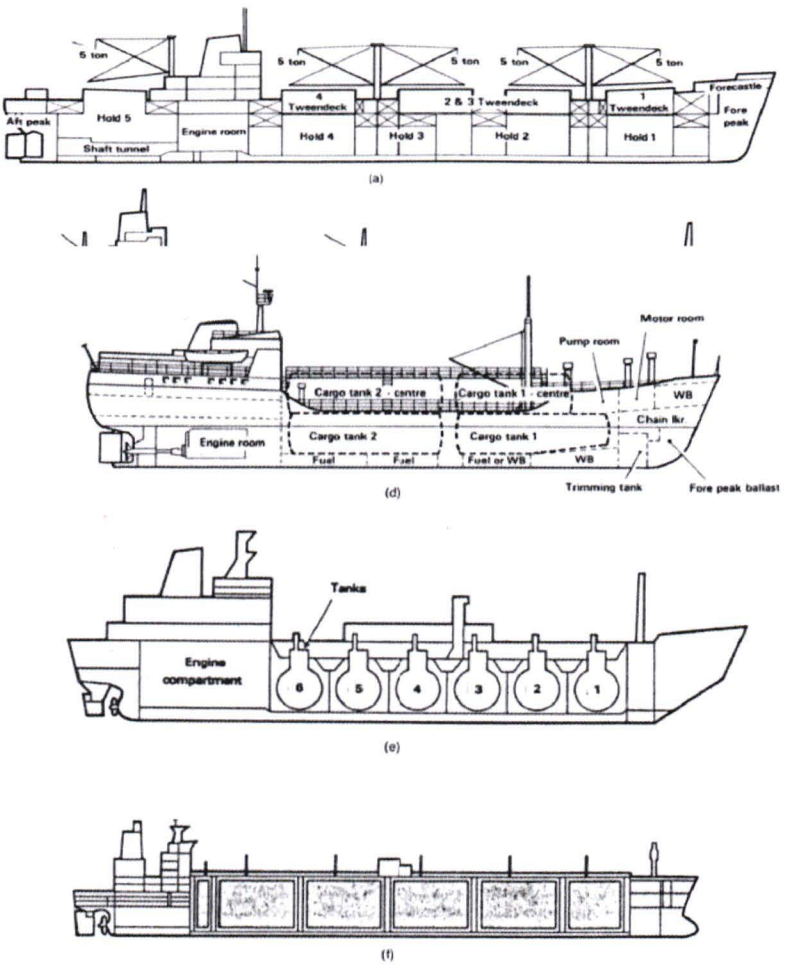
De lo anterior se desprende que no existe infraestructura ferroviaria que conecte las ciudades en Baja California con BCS y, por lo tanto, no es posible que se traslade carga o personas entre las CIUDADES ORIGEN STMP/STMC y las CIUDADES DESTINO STMP/STMC por este medio.

4.2.34.6. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*26 23 Transport*"[581] del cual se desprende un documento denominado "*Transport*"[582] del que señala principalmente que un buque se construye esencialmente como una viga cajón formada por el casco y la cubierta principal y reforzada por elementos como la quilla, las cuadernas, los mamparos y otras cubiertas. Los buques de carga son de dos grandes tipos: 1) buques de carga seca y 2) buques de carga a granel. El primer grupo es el de los buques de carga seca de uso general que transportan cantidades más pequeñas en paquetes, bidones y contenedores cisterna, e incluye

[580] Página 9 y 10 del documento en cuestión.
[581] El documento referido fue presentado en idioma inglés sin traducción adjunta, por lo que con fundamento en el párrafo tercero del artículo 113 de la LFCE, este Pleno realizó la traducción de los aspectos que estima relevantes para efectos de su valoración.
[582] El documento consiste en el capítulo 23 de libro: **Mannan, Sam** "*Lees' Loss Prevention in the Process Industries*" cuarta edición,, 2012, páginas 1986-2080.

los buques de uso general, los portacontenedores y los buques de pasajeros (y de carga) de carga rodada.

El segundo grupo son los buques para el transporte a granel de **1)** petróleo crudo, **2)** productos petrolíferos, **3)** GNL, **4)** GLP y otros gases licuados y **5)** productos químicos. Como se muestra a continuación:



4.2.34.7. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*27 Definiciones, tipos de embarcaciones, regulaciones, y bases del diseño del buque*" del cual se desprende un documento denominado "*Tipo de buque por cargas*" en el que se observa particularmente en el apartado "*2. Tipos de Buques*" sobre los buques de guerra y explica que los buques auxiliares son embarcaciones navales designadas para apoyar a las naves de combate. En diverso apartado se describen los barcos de pasajeros, de pesca y/o auxiliares, que se encuentran en diferentes categorías de

tipo de buques unos de otros, principalmente por las características que se ocupan en cada uno de estos.

4.2.34.8. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*28 Tipos de buque por cargas*" del cual se desprende un documento denominado "*Tipo de buque por cargas*" en el que se observa que la mayoría de los buques que navegan a través de los océanos son usados para el transporte internacional de mercancías. La diferencia radica en las particularidades y requerimientos de la mercancía que pueden llevar.

Dependiendo del tipo de carga se proveen las distintas condiciones necesarias y un modo de transporte marítimo especializado para su transporte.

Buques de Carga general: Buque diseñado con un solo casco de cubierta que puede incluir una bodega única o disposición de bodegas y cubiertas de interpolación, específicamente para el transporte de diversas formas de carga seca. Estos son los tipos de buques de carga básicos; pueden llevar carga, pero no tienen espacio para los típicos contenedores que todos asociamos con el transporte de mercancías. Estos barcos cuentan con sus propias grúas incorporadas para realizar sus operaciones de carga y descarga en los puertos

Buques de Cargamento rodado: Los buques de carga rodada o buques "Ro-Ro", disponen de rampas y plataformas capaces de mantener inmovilizado cualquier vehículo con ruedas, desde turismo hasta vehículos industriales o camiones cargados con sus mercancías para viajes de larga distancia. También existen modalidades híbridas de transporte rodado con pasajeros (ferris) y de transporte rodado con portacontenedores (Ro-Lo). En cualquier caso, son embarcaciones especialmente diseñadas para no dañar ni los medios de transporte ni las mercancías que éstos puedan portar

4.2.34.9. Un archivo electrónico en formato "pdf" denominado "*27 Definiciones, tipos de embarcaciones, regulaciones, y bases del diseño del buque*" del cual se desprende un documento denominado "*Tipo de buque por cargas*" en el que se observa particularmente en el apartado "*2. Tipos de Buques*" sobre los buques de guerra que los buques auxiliares son embarcaciones navales designadas para apoyar a las naves de combate (reparación, municiones, víveres y combustibles, mientras que en el apartado diferente se encuentran los barcos pesqueros, es decir, los buques de pasajeros, de pesca y/o auxiliares se encuentran en diferentes categorías de tipo de buques, esto se debe a que sus características obedecen a unas muy diferentes una de los otros.

Buques de Refrigerados: Este tipo de embarcación transporta alimentos y mercancías perecederas que hay que conservar en buen estado durante el viaje, como son frutas y verduras. Por ello, hablamos de mercancía que requiere un tratamiento térmico especial, concretamente mantenerse a una temperatura muy baja. Un barco de este tipo suele contar con entre tres y cinco bodegas.

Buques de Ganado: Este tipo de buque es especialmente sensible ya que transporta animales vivos. Estos barcos incluyen como peculiaridad zonas para que las reses se alimenten. Existen incluso buques que incorporan corrales al aire libre, aunque en la mayoría de ocasiones éstos son cerrados.

Buques Gaseros: Algunas veces quedan en la misma categoría de los petroleros, cuentan con tecnología más sofisticada para almacenar gas licuado, una forma de combustible en auge. Las embarcaciones que portan cargas químicas disponen de varios tanques para que no se mezclen las diferentes sustancias que transportan.

Buques Petroleros: Los petroleros son buques cisterna especiales para transportar crudo. Se diferencian de los buques de carga por características técnicas tales como la estanqueidad al petróleo, la resistencia estructural, y su sistema de bombeo para la carga y descarga del combustible. Son embarcaciones de tamaño tan elevado que deben realizar el atraque en alta mar. Pueden albergar hasta dos millones de barriles de crudo.

Buques Portacontenedores: Estas embarcaciones están especialmente diseñadas para el transporte de mercancías en contenedores. Los buques de esta clase acaparan la mayoría del transporte internacional de cargamento seco, lo que significa que más de la mitad del comercio marítimo se lleva a cabo mediante estos enormes barcos.

4.2.34.10. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*29 Definición de Tweendecker*" del cual se desprende que los "*Tweendeckers*" son buques de carga general con dos o a veces tres cubiertas. La cubierta superior se denomina cubierta principal o cubierta de intemperie, y la cubierta inmediatamente inferior es la cubierta doble. La carga, como fardos, sacos o bidones, puede apilarse en el espacio de la cubierta superior, encima de la cubierta de intemperie. Debajo de la cubierta superior se encuentra la bodega, utilizada para la carga general. Los buques de carga que cuentan con accesorios para transportar contenedores marítimos estándar y Tweendecks retráctiles (que se pueden apartar) para que el buque pueda transportar carga a granel se conocen como buques multipropósito.

4.2.34.11. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*31 Tipos de buques*" del cual se desprende los tipos de buques, consistentes en carga general, graneleros, frigoríficos, gaseros, portacontenedores y Roll on- Roll of (Ro-Ro).

Carga General	"*Son conocidos con el nombre de multipropósito, porque pueden transportar diversas tipos* (sic) *de mercancías, carga general, a granel, contenedores e incluso pueden llevar algún pequeño tanque. Normalmente llevan grúas en el centro para su propia carga y descarga*"
Graneleros (Bulk Carriers)	"*Los buques graneleros manipulan todo tipo de materias primas: granos, fertilizantes, cemento,* […]. *La mayor parte de los sólidos corresponde a carga de origen mineral.*"
Frigoríficos	"*Buques especializados para el transporte de bienes perecederos y/o de condiciones especiales que deben permanecer en bodegas refrigeradas.* […]."

Gaseros	*"Son buques de transporte de gas Natural o gas licuado. Son muy sofisticados interiormente y de una alta tecnología que se traduce en un alto costo de construcción.* [...]"
Portacontenedores	*Se trata de una familia de buques de mayor tamaño. Los mayores llegan a 350 metros de eslora con una capacidad para casi 9.500 contenedores."*

4.2.34.12. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*32 Bulk Carrier Guide*" del cual se desprende un documento denominado "*Guía Buque Granelero"* del cual se observa principalmente que las características generales de un granelero típico son que cuenta con una cubierta despejada con un puente de máquinas. Se han diseñado grandes escotillas con tapas de acero para facilitar la carga y descarga rápidas. Dado que el granelero realiza muchos viajes, se ha previsto una gran capacidad de carga para proporcionar una inmersión adecuada de la hélice. El granelero de uso general, en el que normalmente sólo se utiliza la sección central de la bodega para la carga. Los tanques compartimentados que la rodean se utilizan con fines de carga, ya sea en viajes en carga o, en el caso de los tanques de asiento, para elevar el centro de gravedad del buque cuando se transporta una carga de baja densidad. Algunos de los tanques de doble fondo pueden utilizarse para el combustible y el agua dulce.

[Espacio en blanco]

4.2.34.13. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*33 Tipos de buque según la carga que transportan*" del cual se desprende que existen los buques señalados en el punto **4.2.33.11**, más un buque de tipo ganadero el cual tiene como característica: "*este tipo de buque es especialmente sensible ya que transporta animales vivos. Estos barcos incluyen como peculiaridad zonas para que las reses se alimenten*".

4.2.34.14. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*34. Permiso embarcación Santa Rosalia*" del cual se desprende un permiso número 7.2.411 otorgado por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Marina Mercante el veintiocho de mayo de dos mil catorce a la empresa Aeromarítima, S.A. de C.V., "*para prestar el servicio de TRANSPORTE DE PASAJEROS a los operadores de los vehículos de carga y su ayudante o auxiliar a bordo de la embarcación denominada SANTA ROSALÍA*" teniendo una vigencia de seis años y como puerto base de operaciones el de Guaymas, Sonora.

4.2.34.15. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*35 Historia y arqueología marítima-Santa Rosalía*" de la página de internet: www.histarmar.com.ar/MarinaMercanteExtr/MarinaMercanteMexico/Mercantes/SantaRosalia.htm del cual se desprende un documento titulado "*Historia y Arqueología Marítima – Santa Rosalía*" en el que se observa una serie de características del buque Santa Rosalía como lo son: es un buque tipo Ferry Ro-Ro, construido en Noruega, con una capacidad de 190 (ciento noventa) pasajeros y 24 (veinticuatro) vehículos y una eslora de 37.15 (treinta y siete punto quince) metros con 9.4 (nueve punto cuatro) de manga y 4.2 (cuatro punto dos) de puntal.

4.2.34.16. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*38 Estimación del valor del tiempo de los ocupantes de los vehículos que circulan por la red carretera de México, 2022*" del cual se desprende un artículo de divulgación externa del IMT, denominado "*Estimación del valor del tiempo de los ocupantes de los vehículos que circulan por la red carretera de México, 2022*" cuya metodología considera que el tiempo de viaje en carretera es asumido como un costo por los pasajeros que viajan a través de la red de carreteras, midiéndose como una variable monetaria valor-tiempo. En este sentido, se calcula, en pesos por hora, el valor del tiempo nacional del año dos mil veintidós; se tiene entonces que, por "*Viaje por placer*" se estima un costo de $32.94 (treinta y dos 94/100 M.N.), mientras que por "*Viaje por trabajo*" corresponde a $54.89 (cincuenta y cuatro 89/100 M.N.).

4.2.34.17. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*40 Tarifa camión ruta Guaymas - Tijuana*" el cual contiene una búsqueda en la web de viaje "*reservamos*" para la ruta Guaymas – Tijuana, con fecha al veinticuatro de abril de dos mil veintitrés. Se aprecia que las empresas que ofrecen el servicio son:

Empresa	Tiempo de traslado	Precio M.N.
Tufesa	12 horas con 50 minutos.	$1,276.
Tufesa titanium	14 horas con 40 minutos.	$1,405.
TAP.Plus	15 horas.	$1,376.

AUTOBUSESELITE.com.mx	15 horas con 25 minutos.	$1,383.

Por lo anterior, existe un tiempo de traslado promedio de catorce horas con treinta minutos, así como un precio promedio de $1,360.00 (mil trescientos sesenta 00/100 M.N.) para los pasajeros que opten por este servicio.

4.2.34.18. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*41 Tarifa camión ruta Tijuana – Loreto*" del que se desprende una captura de pantalla de un buscador llamado "*reservamos*" en dónde se cotiza un boleto de autobús con origen en Tijuana, Baja California y destino Loreto, BCS con fecha del veinticuatro de abril de dos mil veintitrés con un costo de $2,440 (dos mil cuatrocientos cuarenta pesos 00/100 M.N.).

4.2.34.19. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado *"45. Cómo fijan las aerolíneas los precios de sus billetes*" del que se desprende un artículo de la página de internet "Skyscanner" titulado "*Cómo fijan las aerolíneas los precios de sus billetes*" de fecha siete de noviembre de dos mil veintidós en el que se observa que las aerolíneas calculan los precios de sus vuelos por factores como la distancia y la demanda, de dicho documento se lee lo siguiente: "*Para organizar esto, las aerolíneas establecen un cronograma de precios para sus vuelos, poniendo los asientos en segmentos de precios, y cuando uno de esos segmentos se llena, abren el siguiente, que mostrará asientos más caros.*"

4.2.34.20. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*57 Equipaje Documentado Calafia Airlines.pdf*", del que se desprende las políticas de equipaje de la aerolínea "Califa Airlines" en el que destaca que dependiendo el tipo de tarifa, es el tipo de equipaje permitido, la "Tarifa Regular" incluye una pieza de equipaje documentado de hasta 25 (veinticinco) kilogramos, con máximo 158 (ciento cincuenta y ocho) centímetros lineales y una pieza de equipaje de mano en cabina de hasta 10 (diez) kilogramos; mientras que, la "Tarifa Flex", incluye 2 (dos) piezas de equipaje documentado de hasta 50 (cincuenta) kilogramos en conjunto y una pieza de equipaje de mano de hasta 10 (diez) kilogramos. De manera adicional la aerolínea tiene la opción de transportar artículos deportivos por un costo extra de $1,199.00 (mil ciento noventa y nueve pesos 00/100 M.N.) y equipaje documentado adicional por $699.00 (seiscientos noventa y nueve pesos 00/100 M.N.), limitado hasta 3 (tres) maletas.

4.2.34.21. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*58. Sobredimensiones y sobrepeso equipaje Calafia Airlines*" del que se desprende las políticas de "*SOBREDIMENSIONES Y SOBREPESO*" de la aerolínea "Califa Airlines" en el que destaca que dependiendo de la tarifa son las opciones permitidas de equipaje y que la aerolínea tiene la opción de transportar artículos deportivos por un costo extra de $1,199.00 (mil ciento noventa y nueve pesos 00/100 M.N.) y equipaje documentado adicional por $699.00 (seiscientos noventa y nueve pesos 00/100 M.N.), limitado hasta 3 (tres) maletas.

4.2.34.22. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*59 Términos y condiciones del servicio de transporte aéreo de pasajeros TAR Aerolíneas*" del cual se desprenden los términos y condiciones de TAR Aerolíneas donde se advierte que el equipaje documentado se compone de una pieza de veinticinco kilogramos y de dimensión no mayor a ciento cincuenta y ocho centímetros lineales, por su parte, el equipaje de mano consiste en dos piezas que en conjunto no excedan los diez kilogramos.

4.2.34.23. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*60 Cargos extras TAR Aerolíneas*" del cual se desprende, entre otros, los cargos por exceso de equipaje de TAR AEROLÍNEAS. Al respecto, se cobrará un importe de: a) $1,449.00 (mil cuatrocientos cuarenta y nueve 00/100 M.N.) por maleta adicional de hasta veinticinco kilogramos; b) $699.00 (seiscientos noventa y nueve 00/100 M.N.) por exceso de equipaje de hasta cinco kilogramos; y c) $999.00 (novecientos noventa y nueve 00/100 M.N.) por exceso de dimensiones.

4.2.34.24. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*61 Preguntas frecuentes TAR Aerolíneas*" del cual se desprende información de servicio de TAR AEROLÍNEAS, en cuyo punto tres, se indica que los pasajeros pueden documentar equipo deportivo sin costo adicional, al intercambiarlo por una maleta documentada.

4.2.34.25. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*62. Oferta turística Solmar V crucero de buceo.pdf*" del cual se desprende un artículo o reseña de la página web "*LiveAbroad.com*" referente al servicio de buceo del crucero Solmar V, México. Se indica que la embarcación ofrece viajes de buceo a las Islas Socorro e Isla Guadalupe con una duración de nueve días y ocho noches.

4.2.34.26. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*63. Oferta turística Safari Voyager Crucero.pdf*" del cual se desprende información de servicio se desprende un artículo reseña de la página web "*LiveAbroad.com*" referente al servicio de buceo del Safari Voyager Crucero, México. La embarcación cuenta con amenidades de hospedaje y servicio para realizar expediciones por la costa oeste de México con una duración de ocho días y siete noches.

4.2.34.27. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*64 Oferta turística Nautilus Explorer Crucero de buceo*" del cual se desprende un artículo reseña de la página web "*LiveAbroad.com*" referente al servicio de buceo de Nautilus Explorer, México. Al respecto, la embarcación Nautilus Explorer de treinta y cinco metros de longitud, presta el servicio de buceo en la Isla Guadalupe y la isla Socorro con duración a partir ocho días y siete noches.[583]

4.2.34.28. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*65. Características Valentina Crucero de buceo*" del que se desprende las características del servicio del barco tipo crucero llamado "Valentina" perteneciente a la empresa "*Última Frontera*" y del que se observa que el crucero ofrece dos tipos de recorridos: de noviembre a junio opera en Socorro, archipiélago de Revillagigedo, y de agosto a noviembre, zarpando de La Paz, recorre el Mar de Cortez en Baja California ambas centradas en el buceo. Además, se destaca que tiene una capacidad para veinte pasajeros en tres tipos de camarotes (dos master, un deluxe doble y siete deluxe twin)

4.2.34.29. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*67 Oferta turística Shouthern Sport Crucero de buceo*" del cual se desprende un artículo o reseña de la página web "*LiveAbroad.com*" referente al servicio de Southern Sport, México. Se indica que, la embarcación "*MV Southern Sport"* programa viajes de buceo a las Islas Socorro e Isla Guadalupe.

4.2.34.30. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*66 Ruta automóvil Mazatlán, Sinaloa a Topolobampo, Sinaloa*" del cual se desprende una tabla de describe las características de la ruta de Mazatlán a Topolobampo, presentada por la SCT, la cual se transcribe a continuación:

[583] Página 4.

Ruta de Mazatlán , Sinaloa a Topolobampo , Sinaloa

Nombre	Edo.	Carretera	Long. (km)	Tiempo(Hrs)	Caseta o puente	Automóvil
Mazatlán - El Venadillo	Sin	Zona Urbana	9.395	00:12		
El Venadillo - Entronque La Cruz	Sin	Mex 015D	89.521	00:48	Mármol	204.0
Entronque La Cruz - Entronque Costa Rica	Sin	Mex 015D	91.875	00:50	Costa Rica	236.0
Libramiento de Culiacán	Sin	Mex 015D	21.922	00:11	San Pedro	53.0
Entronque La Curva - Entronque El Zapotillo	Sin	Mex 015D	49.250	00:27	Culiacán	61.0
Entronque El Zapotillo - Entronque Las Brisas	Sin	Mex 015D	61.117	00:33	Las Brisas	61.0
Entronque Las Brisas - Topolobampo	Sin	Mex 015	109.349	01:14		
		Totales	432.430	04:18		615.0

4.2.34.31. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*67 Oferta turística Shouthern Sport Crucero de buceo*" del cual se desprende un artículo reseña de la página web "*LiveAbroad.com*" referente al servicio de Southern Sport, México. Se indica que, la embarcación "*MV Southern Sport*" programa viajes de buceo a las Islas Socorro e Isla Guadalupe.

4.2.34.32. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*69 Organisation for Economic Co-Operation and Development*" del cual se desprende un glosario de organización industrial y competencia económica, de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos; en cuyo punto catorce se indica la definición de las barreras a la entrada, como aquellos factores que impiden o disuaden la entrada de nuevas empresas en una industria, incluso cuando las empresas incumbentes están obteniendo ganancias excesivas.[584]

4.2.34.33. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*70 Marine Traffic buque AF Claudia*" del que se desprende una captura de pantalla de la página "*Marine Traffic*" y en la que se puede observar la búsqueda del TRANSBORDADOR "*AF CLAUDIA*" el veinticuatro de abril de dos mil veintitrés y del que se observa que su posición en ese momento se encontraba en el Mar Adriático.

4.2.34.34. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*71 AFadria Ferries*" del cual se desprenden las características técnicas de la embarcación "*AF CLAUDIA*" propiedad de *Afadria Ferries*.

4.2.34.35. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*72 Marine Traffic buque Sandy Laness*" del cual se desprende una búsqueda de información de la embarcación Ro-Ro Cargo "*Sandy Lanes*", en la página web "*Marine Traffic*"; la cual muestra que, al momento de consulta, la embarcación se ubica en el Golfo de México.

---

[584] A saber: "*Barriers to entry are factors which prevent or deter the entry of new firms into an industry even when incumbent firms are earning excess profits.*" Página 13.

4.2.34.36. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*73 VesselFinder buque Sandy Lanes*" del que se desprende una captura de pantalla de la página "*VesselFinder*" y en la que se puede observar la búsqueda del TRANSBORDADOR "*SANDY LANES*" el veinticuatro de abril de dos mil veintitrés y del que se observa que su última posición fue en el puerto de Veracruz, México.

4.2.34.37. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*74 Tipo de cambio euro al veintiocho de febrero de dos mil veintidós*" del cual se desprende, un documento titulado "*Portal del mercado cambiario*" del que se observa el tipo de cambio de la divisa "*Euro*" al veintiocho de febrero de dos mil veintidós a un tipo de cambio de $22.87 (veintidós pesos 87/100 M.N.).

Tipos de cambio
respecto a otras divisas 3/

Pesos por divisa	
28/02/2022	
Euro	22.8758
Yen Japonés	0.1768
Dólar Canadiense	16.1134

4.2.34.38. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*75 Tipo de cambio euro al treinta y uno de agosto de dos mil dieciocho*" del cual se desprende un documento titulado "*Portal del mercado cambiario*" del que se observa el tipo de cambio de la divisa "*Euro*" al treinta y uno de agosto de dos mil dieciocho a un tipo de cambio de $22.37 (veintidós pesos 37/100 M.N.).

Tipos de cambio
respecto a otras divisas 3/

Pesos por divisa	
31/08/2018	
Euro	22.3793
Yen Japonés	0.1732
Dólar Canadiense	14.6671

4.2.34.39. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*76 Tipo de cambio dólar del enero dos mil quince a enero dos mil dieciséis*" del cual se desprende un documento del Diario Oficial de la Federación del que se observa el tipo de cambio de la divisa "*Dólar*" del veintidós de enero de dos mil quince al veintidós de enero de dos mil dieciséis. Al treinta de septiembre de dos mil quince el tipo de cambio se encontraba a 17.077100 (diecisiete punto cero setenta y siete cien milésimos) pesos mexicanos por dólar.

4.2.34.40. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*77 Tipo de cambio euro al treinta y uno de enero de dos mil siete*" del cual se desprende un documento titulado "*Portal del mercado cambiario*" del que se observa el tipo de cambio de la divisa "*Euro*" al treinta y uno de enero de dos mil siete a un tipo de cambio de $14.28 (catorce pesos 28/100 M.N.).

Tipos de cambio
respecto a otras divisas 3/

Pesos por divisa	
31/01/2007	
Euro	14.2801
Yen Japonés	0.0908
Dólar Canadiense	9.3633

4.2.34.41. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*79 Puerto de Cedros, B.C.*" del cual se desprende información general del puerto de Cedros, ubicado en el municipio de Ensenada, Baja California, se constituye como un puerto pesquero y cabotaje propiedad de la SCT.

4.2.34.42. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*80 Puerto Adolfo López Mateos, B.C.S.*" del cual se desprende información sobre el puerto Adolfo López Mateos. Se indica que este es "[…] *un puerto pesquero que en la temporada de invierno se transforma en anfitrión de miles de visitantes que llegan a observar las ballenas grises* […]"[585] constituyéndose como uno de los principales puertos comerciales y turísticos del Municipio de Comondú, en Baja California Sur, BCS.

4.2.34.43. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*81 Puerto Cabo San Lucas, B.C.S.*" del cual se desprende información sobre el puerto Cabo San Lucas. El puerto se ubica en la delegación de Cabo San Lucas, perteneciente al municipio de San José del Cabo en BCS.; está autorizado para navegación de cabotaje y altura. Además, cuenta con un título de concesión vigente a favor de

[585] Página 1.

FONATUR-BMO, S.A. de C.V. como administrador portuario integral de Cabo San Lucas.

4.2.34.44. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*82 Puerto Los Barriles, B.C.S.*" del cual se desprende información sobre el puerto Los Barriles. Situado en el municipio de La Paz, BCS; es considerado como un puerto turístico por su alta demanda en actividades de pesca deportiva y actividades recreativas.

4.2.34.45. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*83 Cuenta pública 2014, Exportadora del Sal*" del cual se desprende diversa información de la empresa Exportadora de Sal, S.A. de C.V.; empresa de participación estatal mayoritaria, dedicada a la producción de sal. Se advierte su ubicación principal en la costa occidental de BCS, donde cuenta con un área concesionada para sus instalaciones de producción y lavado de sal, así como para operar los muelles e instalaciones portuarias en Guerrero Negro, BCS; de donde se transportan a sus instalaciones portuarias en Punta de Morro Redondo, en la Isla de Cedros.

4.2.34.46. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*67 Oferta turística Shouthern Sport Crucero de buceo*" del cual se desprende un artículo reseña de la página web "*LiveAbroad.com*" referente al servicio de Southern Sport, México. Se indica que, la embarcación "*MV Southern Sport*" programa viajes de buceo a las Islas Socorro e Isla Guadalupe. Se muestra el diseño y plano de la embarcación:

4.2.34.47. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*74 Tipo de cambio euro al veintiocho de febrero de dos mil veintidós*" del cual se desprende, un documento titulado "*Portal del mercado cambiario*" del que se observa el tipo de cambio de la divisa "*Euro*" al veintiocho de febrero de dos mil veintidós a un tipo de cambio de $22.87 (veintidós pesos 87/100 M.N.).

Tipos de cambio
respecto a otras divisas 3/

Pesos por divisa	
28/02/2022	
Euro	22.8758
Yen Japonés	0.1768
Dólar Canadiense	16.1134

4.2.34.48. Un archivo electrónico en formato "*pdf*" denominado "*31 Tipos de buques*" del cual se desprende, entre otras cosas, que existen los siguientes tipos de buques, entre los cuales los "*Ro-Ro*" son aquellos que "[s]*us siglas significan rodar dentro-rodar fuera. Transportan únicamente mercancías con ruedas queson* [Sic]

cargadas y descargadas mediante vehículos tractores en varias cubiertas comunicadas mediante rampas o ascensores".

Conclusión

De los elementos descritos en los puntos **4.2.34.3.** y **4.2.34.4.** se observa que BCS es una zona de influencia o un *hinterland* para el Puerto de Mazatlán donde mantiene vínculos como proveedor de suministros, y para el puerto de Topolobampo, donde es el principal destino del flujo de carga a través del Puerto de Pichilingue.

A su vez, a partir de los puntos **4.2.34.1.**, **4.2.34.6. a 4.2.34.13. y 4.2.34.48.** se advierte que el transporte marítimo se practica a través de buques de carga general o de cargamento rodado; los primeros son buques de carga básica que no pueden transportar contenedores; mientras que los segundos, a través de embarcaciones denominadas "*Ro-Ro*", permiten el transporte marítimo de todo tipo de vehículos rodados como vehículos turísticos, industriales o de mercancías contando con la facilidad de que no es necesario el uso de grúas o contenedores para la descarga de mercancía, dado que incorporan rampas o ascensores que facilitan ventajas de operabilidad. Existen diversos tipos de embarcaciones "*Ro-Ro*" tales como: 1) Ro-Pax: también llamadas "*ferris*", permiten el transporte de mercancías y pasajeros; 2) Con-Ro: combina el sistema Ro-Ro con el de carga de contenedores; y 3) Car Carriers: únicamente transportan automóviles. En este sentido, estas embarcaciones presentan ventajas para el transporte marítimo por las versatilidad y optimización de operaciones a diferencia de los buques pesqueros, graneleros, gaseros o frigoríficos, entre otros, que son altamente especializados en los productos que pueden transportar.

De los elementos **4.2.34.14.**, **4.2.34.15.**, **4.2.34.33.** a **4.2.34.36.** se desprende lo siguiente:

Se tiene constancia de que Aeromarítima S.A. de C.V. utilizó la embarcación Santa Rosalía para ofrecer servicios de STMC desde enero de dos mil dieciocho hasta marzo de dos mil veinte. Para llevar a cabo esta operación, la empresa contó con un PERMISO para operar en la ruta Santa Rosalía – Guaymas, la cual venció en dos mil veinte. Asimismo, se advierte la ubicación actual de diversos buques, "*Sandy Lanes*" en el Golfo de México, puerto de Veracruz, y "*AF Claudia*" en el mar Adriático.

Se advierten diversos elementos que comprueban la insustituibilidad del STMC y STMP por medios alternos como la vía ferroviaria, terrestre y aérea. Primeramente, del punto **4.2.34.5.** se advierte que no es posible la sustitución del STMC/STMP a través del servicio ferroviario, dado que el sistema ferroviario nacional conecta la zona pacifico-norte hasta las ciudades de Mexicali y Tijuana en Baja California, siendo inexistente redes ferroviarias que conecten hasta BCS, por lo que no es posible que se traslade carga o personas entre las CIUDADES ORIGEN STMP/STMC y las CIUDADES DESTINO STMP/STMC.

A su vez, de los puntos **4.2.34.2.**, **4.2.34.16. a 4.2.34.19. y 4.2.34.30.** se desprende información respecto de la estimación de los costos de sustituibilidad del SMTP, por vía terrestre. Primeramente, mediante análisis del IMT se desprende que los particulares que quieran transitar mediante vía terrestre deberán contabilizar un costo equivalente a 54.89 (cincuenta y cuatro punto ochenta y nueve) por hora transitada.

Además, se observa que no existen conexiones directas que conecten a BCS vía terrestre a través de la carretera "*Transpeninsular*". En este sentido, existen diversos servicios de autobuses como la ruta Guaymas – Tijuana que promedian un tiempo de traslado de catorce horas con treinta minutos, así como un precio promedio de $1,360.00 (mil trescientos sesenta 00/100 M.N.); o la ruta Tijuana – Loreto tiene un costo de $2,440 (dos mil cuatrocientos cuarenta pesos 00/100 M.N.); advirtiéndose que no hay una ruta adecuada para establecer una conexión directa entre los estados del noroeste del país, específicamente Guaymas, y la región peninsular (en este contexto, Loreto) con BCS, por lo que, el autotransporte federal incrementa sustancialmente el costo y tiempo de traslado al sustituir el STMP.

Por otro lado, respecto la posibilidad de que los usuarios del STMP acudan de manera indistinta a la ruta Pichilingue – Mazatlán o a la ruta Pichilingue – Topolobampo, el elemento **4.2.34.31.** desprende que la separación entre el puerto de Mazatlán y el puerto de Topolobampo abarca 432.43 (cuatrocientos treinta y dos punto cuarenta y tres) kilómetros, lo que implicaría un tiempo aproximado de viaje de 4 (cuatro) horas con 18 (dieciocho) minutos. Este trayecto conlleva costos asociados por el pago de peajes, ascendiendo a $615.00 (seiscientos quince 00/100 M.N.) por tanto esta opción tampoco representa una ventaja costo-beneficio para los usuarios.

A su vez, los elementos señalados en los puntos **4.2.34.19.** a **4.2.34.29., 4.2.34.31. y 4.2.34.46.** desprenden que empresas como CALAFIA AIRLINES y TAR AEROLÍNEAS ofrecen diversos servicios de transporte, paquetería y mensajería, sin embargo, sus capacidades de transporte de mercancías son notablemente reducidas en términos de volumen, oscilando en piezas de entre cinco y veinticinco kilos por tarifas regulares, y máximo dos piezas de cincuenta kilos en total por tarifas máximas, incluyendo tarifas extras por exceder peso o dimensiones de equipajes, además, los precios de transporte están sujetos a variar inesperadamente por la misma demanda del servicio; por lo que no se percibe que puedan considerarse como sustitutos cercanos al SMTC y al SMTP.

En el caso del STMP, diversas empresas proveen servicios de crucero turístico, consistente en la navegación costera turística, incluyendo pernoctaciones y descansos. Se observa que estos servicios ofrecen recorridos que duran normalmente una semana o más, siguiendo rutas con múltiples destinos. Por lo tanto, se concluye que no es viable reemplazar el STMP por estos cruceros, ya que estos últimos están diseñados para transportar personas en un contexto recreativo y no pueden proporcionar el servicio en las mismas rutas. Del elemento descrito en el punto **4.2.34.32.** se desprende la definición de "*barreras a la competencia*" de la OCDE como aquellos factores que impiden o disuaden la entrada de nuevas empresas en una industria, incluso cuando las empresas incumbentes están obteniendo ganancias excesivas.

De los elementos evaluados en los puntos **4.2.34.37.** a **4.2.34.40.** y **4.2.34.47.** se advierten los tipos de cambio para el dólar y euro en diversas fechas:

Euro	Fecha
$22.8758	28/02/2022
$22.3793	31/02/2018

$14.2801	31/01/2007
$22.8758	28/02/2022
Dólar	**Fecha**
17.077100	30/09/2015

Finalmente. relacionado a los puntos **4.2.34.41.** a **4.2.34.45.** se desprende información relativa a la función que desempeñan diversos puertos de BCS.

Puerto	**Uso**
Puerto de Cedros	Pesquero y cabotaje.
Guerrero Negro	Cabotaje y altura.
Puerto Adolfo López Mateos	Comercial y turístico.
Puerto Cabo San Lucas	Cabotaje y altura.
Puerto Los Barriles	Turístico

Alcance de las pruebas

Respecto de los **elementos aportados por la ciencia**, contenidos en los numerales **4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.6, 4.2.7, 4.2.8, 4.2.9, 4.2.10, 4.2.11, 4.2.15, 4.2.16, 4.2.17, 4.2.18, 4.2.19, 4.2.20, 4.2.22, 4.2.23, 4.2.24, 4.2.25, 4.2.26, 4.2.27, 4.2.28, 4.2.29, 4.2.30 y 4.2.32, 4.2.33, 4.2.34,** se refieren a hechos propios de quienes los presentaron por lo que es posible atribuirles la información contenida en estos, o se trata de información presentada por autoridades que en todo caso abona a 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:

BAJA FERRIES y TMC presentaron los elementos aportados por la ciencia referidos en los numerales **4.2.2, 4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.2.3, 4.2.2.4, 4.2.2.5, 4.2.7, 4.2.7.1, 4.2.7.2, 4.2.7.3, 4.2.7.7, 4.2.7.9, 4.2.7.11, 4.2.7.12, 4.2.7.13, 4.2.7.14, 4.2.7.15, 4.2.7.16, 4.2.7.17, 4.2.7.18, 4.2.7.19, 4.2.7.24, 4.2.7.25, 4.2.7.26, 4.2.8, 4.2.8.1, 4.2.8.2, 4.2.8.3, 4.2.8.4, 4.2.8.5, 4.2.8.6, 4.2.8.7, 4.2.8.8, 4.2.8.9, 4.2.8.10, 4.2.8.11, 4.2.8.12, 4.2.8.13, 4.2.8.14, 4.2.8.15, 4.2.8.16, 4.2.8.17, 4.2.8.18, 4.2.8.19, 4.2.8.20, 4.2.8.21, 4.2.8.22, 4.2.8.23, 4.2.8.24, 4.2.11., 4.2.11.1, 4.2.11.4, 4.2.11.5** y **4.2.11.6**, por lo que se consideran reconocidos por estos, y al no haber sido objetados se les otorga plena veracidad y fiabilidad del contenido de dichos archivos electrónicos, y de los que, con independencia de lo señalado en cada uno de los elementos referidos, acredita que participan en el mercado prestando el STMC en modalidad ferri, al contar con permiso de transporte de pasajeros con diversas embarcaciones propias y arrendadas en las rutas PICHILINGUE – MAZATLÁN y PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO.

BAJA FERRIES presentó los elementos aportados por la ciencia referidos en los numerales **4.2.7., 4.2.7.1, 4.2.7.2, 4.2.7.3, 4.2.7.4, 4.2.7.5, 4.2.7.6, 4.2.7.8, 4.2.7.9, 4.2.7.10, 4.2.7.14, 4.2.7.15, 4.2.7.17, 4.2.7.18, 4.2.7.19, 4.2.7.24, 4.2.7.25, 4.2.7.26, 4.2.11., 4.2.11.2, 4.2.11.3 y 4.2.11.6,** por lo que se consideran reconocidos por esta persona, y al no haber sido objetados, se les otorga plena veracidad y fiabilidad del contenido de dichos archivos electrónicos, y de los que, con independencia de lo señalado en cada uno de los elementos referidos, acreditan que participa en el mercado prestando el STMP en modalidad ferri al contar con permiso de transporte de pasajeros con diversas embarcaciones propias y arrendadas en las rutas PICHILINGUE – MAZATLÁN y PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO.

BAJA FERRIES y TMC 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,[586] aquellos documentos privados provenientes de agentes económicos diversos prueban plenamente sobre los hechos que no hayan sido objetados y referidos en el DP.

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:

[redacted] presentaron los elementos aportados por la ciencia y documentales privadas analizadas en los numerales **4.2.17, 4.2.17.1, 4.2.17.2, 4.2.17.3, 4.2.17.4, 4.2.17.5, 4.2.17.6, 4.2.17.7, 4.2.18, 4.2.18.1, 4.2.18.1.1, 4.2.19, 4.2.21, 4.2.22, 4.2.23, 4.2.24, 4.2.24.1, 4.2.25, 4.2.26, 4.2.27, 4.2.27.1, 4.2.27.1.1, 4.2.28, 4.2.28.1, 4.2.28.2, 4.2.28.3, 4.2.28.4, 4.2.28.5 4.2.30, 4.2.30.1 y 4.2.31**, por lo que se consideran reconocidos por estas personas y al no haber sido objetados por ningún agente económico, se les otorga plena veracidad y fiabilidad del contenido de dichos archivos electrónicos, y del que se aprecia que [redacted] participaron en el MERCADO RELEVANTE como usuarios al contratar el STMC ya sea de BAJA FERRIES o TMC, y <u>todos coincidieron que no es posible la sustitución del STMC</u> dado que: a) la sustitución por la vía terrestre elevaría sus costos de traslado; los tiempos de traslado se incrementarían; perderían la facilidad logística de transportar sus unidades a BCS; no resulta viable descargar sus mercancías y regresar sus unidades por la misma vía; se incrementaría el porcentaje de incidentes y hay productos que logísticamente es más viable transportarlos en un contendor.

Prestador del STMC	Agente Económico	Limitación o interrupción en el servicio de STMC	Sustitución de otro medio de transporte
TMC			
	[redacted]	Si	No

[586] 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 colitigante, cuando éste no lo objeta* […]".

Eliminado: 4 renglones, 12 palabras y 1 celda

	A	Si	No
		Si	No
		Si	No
		Si	No
BAJA FERRIES			
	A	No	No
		Si	No
		Si	No
		No	No
		No	No
		Si	No
		No	No
		No	No
		Si	No
		Si	No

b) la sustitución por otro tipo de embarcaciones no es posible dadas las características de cada uno de los tipos de buques que existen, los buques tipo contenedor no son viables dado que se tiene que contratar servicios adicionales de carga y descarga en los puertos de origen y destino, así como erogar un gasto adicional en contratar un flete que les ayude a transportar las mercancías al destino final, perdiendo el control de logística en cuanto a tiempo de entrega; los buques graneleros tampoco son una opción viable dado que por el tipo de producto que transportan, es indispensable que se transporten por medio de las cajas de sus unidades pues con esto se busca cuidar la calidad y durabilidad del producto que transportan, de conformidad con los elementos contenidos en los numerales **4.2.18, 4.2.18.1, 4.2.18.1.1., 4.2.19, 4.2.22, 4.23, 4.2.24, 4.2.25, 4.2.26, 4.2.27, 4.2.28, 4.2.28.2, 4.2.28.3, 4.2.30 y 4.2.31.**

La información analizada en los numerales **4.2.1, 4.2.1.1, 4.2.1.1.1., 4.2.6 y 4.2.15** fue presentada por APIBCS y de la misma se desprende que APIBCS es cesionario del muelle ubicado en el Puerto de La Paz, Puerto de Pichilingue y Puerto de San José del Cabo, y que desde dos mil veintiuno el Puerto de Pichilingue ha utilizado más capacidad de la capacidad operativa instalada; es decir, han sobrepasado su capacidad máxima de operaciones para prestar el STMC y STMP.

La información analizada en el numeral **4.2.4, 4.2.4.1.1, 4.2.4.1.2., 4.2.5, 4.2.5.1.1 y 4.2.5.1.2** fue presentada por ASIPONA MAZATLÁN, y de la misma se desprende que ASIPONA MAZATLÁN es cesionario del muelle ubicado en el Puerto de Mazatlán, con todas sus características, así como la prestación de diversos servicios portuarios.

La información analizada en los numerales **4.2.3, 4.2.9, 4.2.9.1, 4.2.9.2, 4.2.20** y **4.2.20.1,** fue presentada por ASIPONA TOPOLOBAMPO, y de la misma se advierte que ASIPONA TOPOLOBAMPO es cesionario del muelle ubicado en el Puerto de Topolobampo, con todas sus características (terminales, oficinas administrativas y módulo de venta de boletos, instalaciones de pesaje, oficina operativa, muelles de carga general, pesqueros y de uso común, así como patios de maniobras), y

Eliminado: 14 celdas

presta los servicios portuarios, haciendo énfasis en que en dicho muelle es obligatorio contar con servicios de remolque para embarcaciones de ciertas características.

La información analizada en los numerales **4.2.29.3 y 4.2.29.4**, fue presentada por ASIPONA GUAYMAS, y de la misma se desprende que ASIPONA GUAYMAS es cesionario del muelle ubicado en el Puerto de Guaymas, con todas sus características, así como la prestación de diversos servicios portuarios.

La fiabilidad de la información contenida en los elementos referidos en los numerales **4.2.10 y 4.2.16**, radica en que los mismos fueron presentados por una autoridad federal (SEMAR), por lo que además de tratarse de hechos notorios, se trata de información que obra en la base de datos de esta autoridad, por lo que puede ser accesible para ulteriores consultas.

Mercado Materia de la Declaratoria

De conformidad con los numerales **4.2.1.1.6, 4.2.3, 4.2.3.1, 4.2.3.2, 4.2.3.3, 4.2.3.4, 4.2.3.5, 4.2.3.6, 4.2.1, 4.2.1.1 4.2.1.1.2, 4.2.1.1.3, 4.2.1.1.5, 4.2.1.1.6, 4.2.6.1, 4.2.6.1.1, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.5.1.1, 4.2.5.1.2, 4.2.9.1, 4.2.9.2, 4.2.10.2, 4.2.34.41, 4.2.34.42, 4.2.34.43, 4.2.34.44, 4.2.34.45** se desprende que el MERCADO RELEVANTE es el de los STMC y STMP, con origen o destino en Baja California Sur, y servicios relacionados. El STMP y el STMC se han prestado en el MERCADO RELEVANTE en TRANSBORDADORES. Los TRANSBORDADORES de tipo "*Ro-Pax*" permiten prestar el STMC y el STMP, mientras que las embarcaciones de tipo "*Ro-Ro*" solo permiten prestar el STMC.

De conformidad con los numerales **4.2.1.1.4, 4.2.3, 4.2.3.1, 4.2.3.1.1, 4.2.3.1.2, 4.2.3.1.3, 4.2.3.1.4, 4.2.3.1.5, 4.2.3.1.6, 4.2.1, 4.2.1.1, 4.2.1.1.1, 4.2.1.1.2, 4.2.1.1.3, 4.2.1.1.5, 4.2.1.1.6, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.5.1.1, 4.2.5.1.2, 4.2.6.1, 4.2.6.1.1,** se desprende que la ASIPONA TOPOLOBAMPO, ASIPONA MAZATLÁN y la APIBCS son quienes operan los puertos de Pichilingue, puerto de Mazatlán y puerto de Topolobampo, por medio de un título de concesión **4.2.1.1.2, 4.2.4., 4.2.3.1.6.**

De conformidad con los numerales **4.2.5.1.1, 4.2.6, 4.2.7.26, 4.2.20.1** se acredita que la ASIPONA TOPOLOBAMPO, ASIPONA MAZATLÁN y la APIBCS solo prestan como servicio el uso de infraestructura de los puertos, el resto de las maniobras y SERVICIOS PORTUARIOS son prestados por terceros con su propio personal.

Determinación de mercados relevantes

De los elementos analizados en los numerales **4.2.7.3 a 4.2.7.10, 4.2.7.14, 4.2.7.15, 4.2.7.17, 4.2.7.18, 4.2.7.19, 4.2.7.24, 4.2.7.25, 4.2.7.26, 4.2.8.23, 4.2.8.24, 4.2.11.2, 4.2.11.3, 4.2.11.6, 4.2.12, 4.2.13, 4.2.14, 4.2.33.7 y, 4.2.33.8** se advierte que actualmente el prestador del STMP en los MERCADOS RELEVANTES STMP es BAJA FERRIES, durante el periodo señalado en la siguiente tabla.

Prestador del STMP	Periodo que prestaron o prestan el STMP	Ruta
BAJA FERRIES	Desde dos mil tres a la fecha.	PICHILINGUE – MAZATLÁN y PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO.

Por otro lado, de los elementos analizados en los numerales **4.2.2, 4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.2.3, 4.2.2.4, 4.2.7.3, 4.2.7.7, 4.2.7.9, 4.2.7.11, a 4.2.7.19, 4.2.7.24, 4.2.7.25, 4.2.7.26, 4.2.8.1, a 4.2.8.22, 4.2.10.2, 4.2.10.3, 4.2.11.1, 4.2.11.4, 4.2.11.5 y 4.2.11.6**, se advierte que actualmente los prestadores del STMC en los MERCADOS RELEVANTES STMC son BAJA FERRIES y TMC, en los periodos señalados en la siguiente tabla.

Prestador del STMC	Periodo que prestaron o prestan el STMP	Ruta
BAJA FERRIES	Desde dos mil tres a la fecha.	PICHILINGUE – MAZATLÁN y PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO.
TMC	Desde dos mil dos a la fecha.	

- El STMP, de acuerdo con los elementos analizados en los numerales **4.2.1, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.5.1.2, 4.2.7.3, 4.2.10, 4.2.10.1, 4.2.10.3, 4.2.10.4, 4.2.11.2, 4.2.11.3, 4.2.11.6, 4.2.15, 4.2.16, 4.2.16.1. 4.2.29, 4.2.29.1, 4.2.29.2, 4.2.29.3 y 4.2.29.4, 4.2.34, 4.2.34.21 a 4.2.34.31,** 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, de conformidad con lo siguiente:

Prestador del STMP	Permiso	Buque	Tipo de permiso	Ruta
BAJA FERRIES	17/2016	Baja Star	Pasajeros	PICHILINGUE – MAZATLÁN y PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO.
	20/2018 Modificación 7.2.201.-903/2020	Balandra Star		
	7.2.411.-468	California Star		
	24/2018	México Star		
	PTP/948/2022	Baja Star		
TMC	2565	San Jorge		
	7	San Guillermo		
	2	Santa Marcela		

- En el STMC, y derivado de los numerales, **4.2.7.3, 4.2.7.5, 4.2.7.6, 4.2.7.7, 4.2.16, 4.2.16.1, 4.2.32,.2.32.1, 4.2.32.2, 4.2.32.4, 4.2.32.5, 4.2.33, 4.2.33.2, 4.2.33.3, 4.2.33.4, 4.2.33.5, 4.2.33.6, 4.2.33.7, 4.2.33.8, 4.2.33.9, 4.2.34.4, 4.2.34.5, 4.2.34.7, 4.2.34.10, 4.2.34.12, 4.2.34.13, 4.2.34.14, 4.2.34.15, 4.2.34.17, 4.2.34.18, 4.2.34.19, 4.2.34.20, 4.2.34.22, 4.2.34.23, 4.2.34.24, 4.2.34.48,** se advierte que el servicio de buque granelero, buque de carga seca, pesqueros, carga general y portacontenedores, no pueden ser considerados sustitutos del STMC, derivado de la capacidad de pasajeros que pueden transportar, ya que no es viable cubrir la demanda de pasajeros con la capacidad que tienen estos buques para poder transportar pasajeros, pues si bien el permiso otorgado por SEMAR es para el transporte de pasajeros, el tipo de servicio es mixto, debido a que la capacidad instalada para transportar pasajeros se acota a transportar a la tripulación, los operadores de la carga rodada y auxiliares de los mismos.

Aunado a las diferencias señaladas anteriormente, existen diferencias particulares de los distintos servicios como son:

- El servicio de TRANSBORDADOR es la combinación del STMP y el STMC, y para el STMC es indispensable la transportación de un vehículo. Por ejemplo, los costos entre TMC y BAJA FERRIES son distintos; la diferencia entre tipo de buques; requiere de instalaciones especiales por el volumen de la carga; no tiene la misma frecuencia de viajes; los barcos de TMC normalmente [redacted].
- El STMP en la modalidad de embarcaciones turísticas se trata de la renta de la embarcación, en algunos casos, por tiempo definido, y en otros para actividades específicas como el buceo, y regresarlos al mismo lugar, generalmente se rentan estas embarcaciones por evento.

Sustitución del STMP y el STMC

Los STMP y STMC no cuentan con sustitutos por el lado de la oferta y la demanda, ya que: (i) no existe infraestructura para utilizar el servicio de transporte terrestre, ferroviario o aéreo para este destino o los costos se incrementan demasiado; (ii) como se estableció en párrafos anteriores, las embarcaciones como auxiliares (petroleras, atuneros, carga general, granelero, portacontenedores, ecoturísticos y pesqueros) 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*".[587] En este sentido, los consumidores no cuentan con opciones viables para trasladarse entre las rutas PICHILINGUE – MAZATLÁN y PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO en el STMP y mucho menos utilizar otra opción en el STMC.

- Como se desprende de lo señalado **4.2.18, 4.2.19, 4.2.22, 4.2.23, 4.2.24, 4.2.25, 4.2.26, 4.2.27, 4.2.28., 4.2.28.2, 4.2.28.3, 4.2.30, 4.2.31, 4.2.34.1, 4.2.34.5, 4.2.34.6, 4.2.34.7, 4.2.34.8, 4.2.34.9, 4.2.34.10, 4.2.34.11, 4.2.34.12, 4.2.34.13, y 4.2.34.14** no es dable considerar como sustitutos en el STMC, la transportación vía aérea, ferroviaria o por medio de embarcaciones auxiliares, ni por otros medios de transporte marítimo.
- Como se desprende de lo señalado **4.2.16.1, 4.2.34.16, 4.2.34.25, 4.2.34.26, 4.2.34.27, 4.2.34.28, 4.2.34.29, 4.2.34.30, 4.2.34.31, 4.2.34.46,** no es dable considerar como sustitutos en el STMP, la transportación vía aérea, ferroviaria, cruceros turísticos, o por medio de embarcaciones auxiliares.
- Por otro lado, se realizaron los siguientes cálculos que muestran los cambios tarifarios obtenidos con la información proporcionada por BAJA FERRIES y TMC en Topolobampo – La Paz y Mazatlán – Pichilingue para el año dos mil veinte, para la prestación del STMC, y de acuerdo con los numerales **4.2.7.10, 4.2.8.2, 4.2.8.7, 4.2.8.8, 4.2.8.9, 4.2.8.22, 4.2.11.1, 4.2.11.4**:[588]

[587] Localizable en el capítulo "*V. Análisis de condiciones de competencia efectiva*" de la presente resolución.
[588] Elaboración propia con base en la información de los folios 1330 y 1297.

Eliminado: 1 renglón y 6 palabras.

Segmento de mercado	Topolobampo – La Paz.[589]		Diferencia[590]	Mazatlán – Pichilingue.		Diferencia[591]
	BAJA FERRIES	TMC	$	BAJA FERRIES	TMC	$
Tarifas que incluyen operador						
Automóvil	$3,414.00	$3,000.00	$414.00	$5,467.00	$4,100.00	$1,367.00
Motocicletas	$2,521.00	$2,550.00	-$29.00	$3,904.00	$ 3,050.00	$854.00
Doble rodado y Grúa	$5,661.00	$5,600.00	$61.00	$7,050.00	$ 8,400.00	-$1350.00
Tractor	$6,573.00	$ 6,600.00	-$27.00	$7,980.00	$ 8,500.00	-$520.00
Torthon	$7,922.00	$ 8,500.00	-$578.00	$9,953.00	$ 12,100.00	-$2147.00
Mudanza	$8,896.00	$ 10,300.00	-$1,404.00	$11,766.00	$ 14,100.00	-$2334.00
Tráiler	$15,687.00	$ 17,200.00	-$1,513.00	$19,400.00	$ 23,500.00	-$4100.00
Full	$25,070.00	$ 25,000.00	$70.00	$28,861.00	$ 35,000.00	-$6139.00
Semifull	$21,341.00	$ 23,000.00	-$1,659.00	$24,883.00	$ 29,500.00	-$4617.00
Tarifas que NO incluyen operador[592]						
Motocicletas	$1,048.00	N/A		$2,246.00	N/A	
Automóvil	$1,941.00	N/A		$3,809.00	N/A	
Automóvil con carga comercial	$3,557.00	N/A		$4,639.00	N/A	
Auto con remolque	$7,278.00	N/A		$9,953.00	N/A	
Auto con remolque	$12,131.00	N/A		$17,418.00	N/A	
Van Sprinter	$7,864.00	N/A		$10,317.00	N/A	
Pick-up con camper	$8,244.00	N/A		$14,100.00	N/A	
Autobús	$10,348.00	N/A		$16,589.00	N/A	
Caja	$10,992.00	N/A		$13,102.00	N/A	
Caja	$12,288.00	N/A		$14,746.00	N/A	
Motor-home	$10,348			$19,907		
Metro extra						

- Como se observó en los numerales **4.2.15.1, 4.2.15.1.1** en el STMP, de dos mil dieciocho a dos mil veintidós, BAJA FERRIES es el único que presta dicho servicio.

  BAJA FERRIES tiene la capacidad de fijar precios en el STMP ya que: (i) sus tarifas durante el periodo investigado han sido superiores a los incrementos en el [redacted] (ii) es el único prestador del servicio; y (iii) no hay potenciales entrantes al STMP.

[589] Datos correspondientes a dos mil veinte.
[590] Se resto la tarifa de BAJA FERRIES menos la de TMC.
[591] *Ídem*.
[592] TMC no segmenta sus tarifas en tarifas que incluyen operador y tarifas que no incluyen operador.

Eliminado: 6 palabras.

Participaciones de mercado

Del elemento **4.2.15.1.1** se desprende que las participaciones de mercado de las NAVIERAS para las RUTAS por toneladas de carga rodada, durante el PERIODO, respecto del STMC, para la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN, fue el siguiente:

- BAJA FERRIES [redacted];
- TMC fue del [redacted].

Respecto del STMC en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO se desprende que, para el mismo periodo, BAJA FERRIES tuvo una participación del [redacted], mientras que para TMC fue del veintitrés por ciento [redacted].

Las participaciones de mercado en el STMC para la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO por capacidad instalada, en dos mil veintidós, para BAJA FERRIES fueron del [redacted] y para TMC del [redacted].

Mientras que para la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN, BAJA FERRIES tuvo una participación de [redacted] y para TMC fue del [redacted].

Con lo anterior el IHH en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN, por toneladas de carga rodada, en el periodo comprendido entre dos mil dieciocho y dos mil veintidós, es superior a cinco mil (5,000) puntos, por lo que los mercados analizados son altamente concentrados.

Existencia de barreras a la entrada

- BAJA FERRIES y TMC, participan en el STMP y el STMC con embarcaciones propias. Es importante destacar que todas las embarcaciones fueron [redacted] y con altos costos de inversión por medio de [redacted], teniendo un plazo de recuperación de entre [redacted], y algunas han sido vendidas a terceros de acuerdo con los numerales **4.2.7.19, 4.2.7.20, 4.2.7.21, 4.2.7.22, 4.2.7.23, 4.2.7.24, 4.2.8.16, 4.2.8.17, 4.2.8.18, 4.2.8.19, 4.2.8.20, 4.2.8.21, 4.2.34.15, 4.2.34.32, 4.2.34.33, 4.2.34.34, 4.2.34.35, y 4.2.34.36:**

Prestador del STMP[593]	Buques	Costo en MXN	Fecha de adquisición	Forma de Pago
BAJA FERRIES	México Star	**	**	**
	Mini Star			
	Balandra Star			
	Baja Star			

[593] BAJA FERRIES actualmente cuenta con 4 (cuatro) embarcaciones para prestar el STMP y STMC en ferri, mientras que TMC cuenta con tres (3).

Eliminado: 3 renglones, 80 palabras y 12 celdas.

TMC	California Star	**	**	**
	San Guillermo			
	Santa Marcela			
	San Jorge			

De conformidad con lo anterior y de los numerales **4.2.8.17, 4.2.8.18, 4.2.8.19, 4.2.8.20, 4.2.7.19, 4.2.7.20, 4.2.7.21, 4.2.7.22, 4.2.7.23, 4.2.34.37, 4.2.34.38, 4.2.34.39, 4.2.34.40** y **4.2.34.47** los costos que los agentes económicos deben erogar por participar en el mercado para adquirir una embarcación rondan entre ** , al tipo de cambio del treinta y uno de enero de dos mil siete y veintiocho de febrero de dos mil veintidós, respectivamente.

- Para poder prestar el servicio de STMC y de STMP es necesario obtener un permiso otorgado por SEMAR, principalmente para el transporte de pasajeros.

  Debido a que la capacidad instalada para transportar pasajeros se acota a transportar a la tripulación, los operadores de la carga rodada y auxiliares de los mismos necesitan obtener el permiso de transporte de pasajeros.

  Dicho permiso tiene una vigencia de seis años prorrogables, y para su otorgamiento, la SEMAR ha establecido ciertos requisitos que se deben de cumplir, tal y como ser un naviero mexicano o una sociedad constituida conforme a la legislación mexicana; es decir, de conformidad con la Ley de Inversión Extranjera, ciertas actividades económicas están topadas a participación de personas físicas o morales extranjeras en la actividad económica en territorio nacional, por lo que para participar en el STMP y STMC debes de tener un permiso vigente, tal y como se desprende de los numerales **4.2.7.3 4.2.10.4, 4.2.11.3 4.2.16.1 y 4.2.34.14** y tener una proporción de participación social no mayor a 49% (cuarenta y nueve por ciento), si se trata de una persona extranjera.

- Entre los costos más significativos para ingresar al mercado y prestar el STMP se encuentran los servicios portuarios, infraestructura en los puertos, compra de embarcaciones y compra de combustible como se desprende de los elementos analizados en los numerales **4.2.3, 4.2.7.19, 4.2.7.24., 4.2.8.16, 4.2.8.22, 4.2.15 y 4.2.20.1**

- Para prestar el servicio de STMC y STMP, el Puerto de Pichilingue no tiene la capacidad e infraestructura para recibir un nuevo prestador de servicio de otro medio de transporte marítimo, debido a la demanda de un precio y un horario especifico, de acuerdo con el numeral **4.2.15.1.2.**

- Si bien existen manifestaciones respecto a que existe capacidad suficiente en los Puertos de Pichilingue, Mazatlán y Topolobampo para recibir a un nuevo agente económico que preste el STMP y STMC, tal y como se desprende de los numerales **4.2.3, 4.2.4, 4.2.15.1.2** y de las manifestaciones de la TMC, ASIPONA MAZATLÁN, ASIPONA TOPOLOBAMPO y APIBCS, existe también evidencia, derivado de las manifestaciones de TMC A , A en los numerales **4.2.2.3, 4.2.19, 4.2.23, 4.2.25,** de que ellos demandan los servicios de STMC en un horario **

Eliminado: 10 celdas, 2 renglones y 23 palabras.

[redacted]. En consecuencia, queda de manifiesto que el Puerto de Pichilingue no cuenta con la capacidad necesaria para incluir un nuevo competidor con un precio especifico y en el horario demandado.

4.3. Elementos de convicción ofrecidos por los agentes económicos con interés en 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.

Elementos de convicción aportados por BAJA FERRIES.

Mediante ESCRITO MANIFESTACIONES BJ,[594] BAJA FERRIES ofreció los siguientes elementos de prueba:

4.3.1. Documental Pública

4.3.1.1. Primer testimonio de la escritura pública número veintiocho mil quinientos cuarenta y ocho (28,548) de veintinueve de junio de dos mil veintitrés, en la que consta la fe de hechos realizada por el notario público número ocho de la Paz, BCS, en la que consta, entre otras cuestiones: "[…] *HAGO CONSTAR Y CERTIFICO, que siendo las 16:18 horas del día viernes 23 de junio del presente año, me presente en el domicilio ubicado dentro de los patios de puerto de Pichilingue, en las oficinas de la empresa TMC (Transportación Marítima de California), para acompañar a la señora* […] *a realizar una compra de boleto en calidad de pasajera para la ruta a Mazatlán de dicha empresa. La señora* […] *se presentó a la ventanilla de venta de boletos de la empresa solicitando un boleto para la ruta a Mazatlán en calidad de pasajera, ya que no llevaría unidad móvil de ningún tipo, contestándole la persona que le atendía que no había ningún problema, expidiéndole un boleto con costo de $1,300.00 (Mil Trescientos Pesos· 00/100 M.N.), para la salida de ese mismo día, mismo que se anexa al presente documento, y a la entrega del mismo procedimos a retiramos del lugar y se dio por terminada la diligencia, a las 16:35 horas del mismo día en que dio inicio* […]".[595]

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que TMC ofrece el STMP a usuarios que no cuentan con un vehículo,* [...y…] *que el análisis de sustitución por el lado de la oferta del STMP realizado por la Autoridad Investigadora en el DP es ilegal al no considerar a TMC como competidor de Baja Ferries en la prestación del STMP cuando claramente se comprueba con la Fe de Hechos aquí mencionada que dicho Agente Económico sí presta el STMP a usuarios que no cuentan con vehículos*".[596]

Dicha prueba **no es idónea** para desvirtuar las conclusiones a las que se llegó en el DP, pues solo se acredita que el veintitrés de junio de dos mil veintitrés se dio fe de la compra de un boleto en "*calidad de pasajera*" para realizar un viaje en un TRANSBORDADOR de TMC. Por lo tanto, no acredita que TMC preste el STMP, pues solo se dejó constancia de la compra de un boleto, y de la fe de hechos en análisis no se desprenden circunstancias que hagan suponer que TMC preste el

[594] Folios 15873 a 16015.
[595] Folios 16017 a 16045.
[596] Página 128 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 1 renglón y 7 palabras.

STMP en las RUTAS de forma continua. De hecho, se tiene en las tarifas al público proporcionadas por TMC no existe una tarifa específica para transporte de pasajeros.

La venta de un boleto en lo individual no es prueba de que se ofrece el servicio de forma permanente y continua.

Adicionalmente, como fue referido anteriormente en esta resolución, si bien existen elementos de convicción en el EXPEDIENTE que suponen que TMC vendió un boleto para poder acceder a un viaje dentro de las RUTAS, el mismo no sustituye al servicio prestado por BAJA FERRIES, en principio, porque las instalaciones, el servicio y los costos de los boletos son diferentes, cuestión que no se desacredita con el documento en análisis, por lo que **no es idónea** para acreditar los extremos que pretende BAJA FERRIES.

4.3.2. Elementos aportados por la ciencia

4.3.2.1. Un documento denominado "*Flujo de Mercancía San Ignacio 2019.pdf*"[597] en formato "*pdf*", que hace referencia a "*Gesel Mercadotecnia Aplicada*" y "*COPARMEX Baja California Sur*", de noviembre de dos mil diecinueve, y que contiene un reporte de flujo de mercancía que transita por la carretera de Santa Rosalía – Guerrero Negro, BCS, dentro del periodo del doce al veintiséis de octubre de dos mil diecinueve. En este documento se explica el objetivo, la metodología, resultados de flujo de carga y camiones, y resultados de mercancía perecedera y no perecedera con el objetivo de estimar el volumen de camiones de transporte que transitan por el punto establecido en San Ignacio, BCS y el volumen total de carga, el tipo de transporte que transita, tipos de carga, y participaciones de empresas transportistas. Se señala que "[…] B [redacted].

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que hubo un flujo de carga importante que ingresó a Baja California Sur por carretera en 2019* [...]".[598]

[597] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 2*". Folio 16016.
[598] Página 128 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 7 renglones y 11 palabras.

[Espacio en blanco]

4.3.2.2. Un archivo denominado "*Flujo de Mercancía San Ignacio 2023.pdf*"[599] en formato "*pdf*", que hace referencia a "*Gesel Mercadotecnia Aplicada*", de junio de dos mil veintitrés, y que contiene el reporte de flujo de mercancía que transita por la carretera de Santa Rosalía – Guerrero Negro, BCS, dentro del periodo del doce al veintiséis de octubre de dos mil diecinueve. En este documento se explica el objetivo, la metodología, resultados de flujo de carga y camiones, y resultados de mercancía perecedera y no perecedera con el objetivo de estimar el volumen de camiones de transporte que transitan por el punto establecido en San Ignacio, BCS y el volumen total de carga, el tipo de transporte que transita, tipos de carga, y participaciones de empresas transportistas.

Dicho documento señala: "[…] [redacted]

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *hubo un flujo de carga importante que ingresó a Baja California Sur por carretera en 2023* [...]".[600]

4.3.2.3. Un archivo denominado "*Comparación carga marítima y terrestre estudio San Ignacio.xlsx*"[601] que contiene una pestaña denominada "*Resumen*" la cual tiene dos tablas denominadas: **(i)** "[redacted]" y **(ii)** "[redacted]", ambas tablas refieren "[redacted]", con datos comparativos con rubros [redacted].

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *la proporción de carga que llega por carretera respecto de la que llega por transbordador,* [...]".[602]

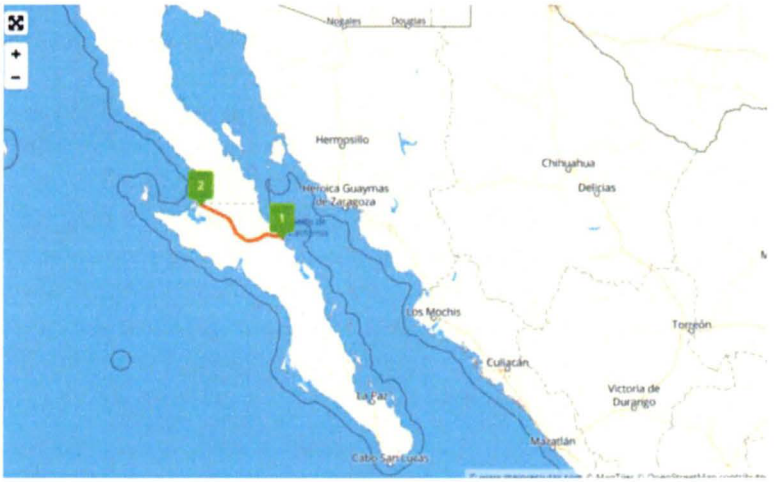
Los elementos referidos en los numerales **4.3.2.1. a 4.3.2.3** **no son idóneos** para desvirtuar las conclusiones a las que llegó el DP, pues únicamente acreditan de forma indiciaria que durante dos mil diecinueve existió un flujo de carga de mercancía en la carretera de Santa Rosalía -Guerrero Negro, BCS; sin embargo, no tienen los alcances de acreditar la sustitución del autotransporte terrestre de mercancías por el STMC, puesto que, como fue referido en la presente resolución, dichos elementos no contienen datos respecto al origen ni destino final de la mercancía a la que hace referencia el documento, ya que existen diversos puntos en Baja California, Estados Unidos de América y zonas del norte del estado de Sonora, en las que podría resultar viable el transporte de mercancías por autotransporte.

---

[599] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 3*". Folio 16016.
[600] Página 128 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[601] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 4*". Folio 16016.
[602] Página 129 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 7 renglones y 32 palabras.

Además, se refieren a un tramo carretero que va de [redacted] como se aprecia en la siguiente imagen.



Incluso, dichos elementos refieren un periodo de meses de dos mil diecinueve y de dos mil veintitrés, lo que hace que dichos elementos no acrediten las manifestaciones de BAJA FERRIES.

> **4.3.2.4.** Un archivo denominado "*_$Costo portacontenedores vs transbordadores.xlsx*"[603] documento que contiene cinco pestañas, **(i)** "*Glosario resumen*" la cual señala distintas abreviaturas con su significado; **(ii)** "*Resumen Cap. Max*" la cual refiere distintos costos del barco "*Costeo Chiapas Star*" con capacidad máxima de contenedores de viaje de Pichilingue a Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Puerto Chiapas; **(iii)** "*Resumen Capacidad Demanda*" la cual refiere distintos costos del barco [redacted]; **(iv)** "*Precio Combustible*" la cual contiene fechas, terminales y precios de combustible y **(v)** "*Tipo de Cambio*" que contiene una captura de pantalla de la página de internet del DOF de fecha [redacted].

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *el costo al cual podría ofrecerse al usuario el servicio de transporte marítimo de carga por contenedor y su comparación con el costo del servicio del transbordador* [...]".[604]

Dicha prueba **no es idónea** para desvirtuar la hipótesis del DP, puesto que el análisis contenido en dicho documento refiere a dos mil veintitrés, siendo que el PERIODO INVESTIGADO concluyó en dos mil veintidós, por lo que este Pleno no cuenta con los elementos para tomar en cuenta el análisis contenido en el documento referido y contrastarlo con lo señalado en el DP.

---

[603] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 5*". Folio 16016.
[604] Página 129 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 1 renglón y 40 palabras.

4.3.2.5. Un archivo en formato "*excel*" denominado "[B]"[605] documento que contiene diez pestañas: **(i)** "*Hoja 1*" con título "*PRODUCTOS RECIBIDOS TERMINAL TOPOLOBAMPO*", con las columnas "[B]".

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que en el transcurso de la relación comercial entre Baja Ferries y* [B] [...]".[606]

4.3.2.6. Un archivo en formato "*pdf*" denominado "[B]*f*"[607] que consistente en i) [B], signado por apoderados de [A] ii) cuatro cláusulas; y iii) dos capturas de pantalla de dos correos electrónicos: a) de [B].

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *la relación comercial entre Baja Ferries y* [B] *en específico, con el apartado "3.2.1 Del análisis indebido por el lado de la demanda del STMC*".[608]

De los elementos referidos en los numerales **4.3.2.5.** y **4.3.2.6.** se acredita el costo de los portacontenedores y TRANSBORDADORES, y que [B]. No obstante, dichas pruebas **no son idóneas** para desvirtuar las conclusiones contenidas en el DP respecto a que el servicio que prestan los buques de carga general y portacontenedores no es sustituto del STMC y, por tanto, no genera presión competitiva por el lado de la demanda, pues como fue referido en la presente resolución, dicha alternativa incrementaría los costos

---

[605] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 6*". Folio 16016.
[606] Página 129 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[607] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 7*". Folio 16016.
[608] Página 129 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 19 renglones y 72 palabras.

asociados a la realización de maniobras de carga y descarga y se requiere realizar la compra de contenedores, para que el usuario migre a esta modalidad, así como de grúas o montacarga para la manipulación de los contenedores.

Además, como fue analizado en el numeral **4.2.23.** del apartado "*Elementos de convicción recabados durante la investigación*", de la presente resolución, [redacted] B [redacted], sin embargo, señaló que en aquellos casos en los que requiere el uso de transbordador es [redacted] B [redacted].

> **4.3.2.7.** Un archivo en formato "*excel*" denominado "*Comparación MZT-PICH vs MAZ-TPB-PICH.xlsx*"[609] documento que contiene cuatro pestañas, **(i)** "*Glosario*" con título "*Glosario Sencillo seco OW*", con varias imágenes y catorce subtítulos y respectivas definiciones: (i) "*Ruta*", (ii) "*Configuración*", (iii) "*Kilómetros*", (iv) "*Rendimiento*", (v) "*Casetas*", (vi) "*Comisión Operador*", (vii) "*Lubricantes*", (viii) "*Precio del diesel*", (ix) "*Configuración*", (x) "*Kilómetros*", (xi) "*Rendimiento*", (xii) "*Casetas*", (xiii) "*Comisión Operador*" y (xiv) "*Lubricantes*; **(ii)** "*TablaComparativa*" con doce columnas: (i) "*Origen*", (ii) "*Destino*", (iii) "*Ruta*", (iv) "*Tiempo de traslado terrestre hrs*", (v) "*Tiempo de traslado marítimo hrs*", (vi) "*Tiempo total de traslado hrs*", (vii) "*Tipo de vehículo*", (viii) "*Costo traslado terrestre*", (xi) "*Costo de traslado marítimo (1)*", (x) "*Costo total de traslado*", (xi) "*Diferencia en precios*" y (xii) "*Porcentaje del costo que representa la diferencia*"; **(iii)** "*One Way Sencillo seco OW*" con dos columnas (i) "*Interior MX*" y (ii) "*FKm*" y una imagen de un mapa que señala la distancia en horas y kilómetros de Topolobampo a Mazatlán y **(iv)** "*One Way Full seco OW*" con dos columnas (i) "*Interior MX*" y (ii) "*FKm*" y una imagen de un mapa que señala la distancia en horas y kilómetros de Topolobampo a Mazatlán.

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que para un usuario ubicado en el puerto de Mazatlán que quiera ir a Pichilingue en transbordador es intercambiable en costo y tiempo tomar el transbordador en Mazatlán, o trasladarse a Topolobampo y tomar el transbordador en ese puerto,* [...]".[610]

---

[609] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 8*". Folio 16016.
[610] Página 129 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 2 renglones y 20 palabras.

4.3.2.8. Un archivo en formato "*excel*" denominado "*Origen unidades 12 al 18 de junio carga.xlsx*"[611] documento que contiene tres pestañas, **(i)** "*Resumen*" con título denominado "*Unidades movidas desde Mazatlán y Topolobampo hacia Pichilingue del 12 de junio al 18 de junio*", B [redacted]

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que las rutas Mazatlán- Pichilingue y Topolobampo-Pichilingue son sustitutas ya que comparten múltiples orígenes de la carga* [...]"[612]

De los documentos referidos en los numerales **4.3.2.7.** y **4.3.2.8.** anteriores se acredita que BAJA FERRIES hizo un comparativo entre las rutas MAZATLÁN-PICHILINGUE y MAZATLÁN-TOPOLOBAMPO-PICHILINGUE, así como las unidades móviles de carga trasladadas desde MAZATLÁN y TOPOLOBAMPO hacia PICHILINGUE del doce al dieciocho de junio de dos mil veintitrés. No obstante, dichas pruebas **no son idóneas** para desvirtuar las conclusiones contenidas en el DP respecto a que la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN o a la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO no son sustitutas entre sí debido a que, como fue referido a lo largo de esta resolución: **i)** la elección de ruta se encuentra motivada por la ubicación inicial del demandante del STMC y obedece al esquema logístico del cual forma parte el STMC, **ii)** un cambio en la ruta implicaría un incremento en los tiempos de traslado; **iii)** existe una diferencia en las tarifas de ambas rutas, y **iv)** los usuarios mostraron en general altamente preferencias por utilizar solo una de las RUTAS durante el periodo del primero de enero de dos mil dieciocho al treinta y uno de diciembre de dos mil veintidós (PERIODO INVESTIGADO). Aunado a que los usuarios manifestaron que para ellos por temas de logística es mucho mejor en términos económicos y de tiempo en traslado, utilizar el STMC con sus propias unidades, pues de esta manera con su misma unidad pueden llegar al puerto de PICHILINGUE hacer entrega de su mercancía a los clientes finales y regresar la unidad vacía por el mismo STMC, contrario a si optaran por utilizar únicamente la vía terrestre. Adicionalmente, los ejercicios presentados por BAJA FERRIES corresponden a dos mil veintitrés, y se encuentran fuera del PERIODO INVESTIGADO, por lo que no fue materia del DP.

Asimismo, como se expuso en la presente resolución. Aun considerando que pudiera existir una sustitución asimétrica, las conclusiones a las que se arriba en el DP no cambiarían, en particular,

---

[611] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 9*". Folio 16016.
[612] Página 129 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 10 renglones y 10 palabras.

se tendrían los mismos elementos para determinar que no existe competencia efectiva, dado que las particularidades de los puertos y participantes en esos mercados son las mismas.

> **4.3.2.9.** Un archivo en formato "*excel*" denominado "*Calendario de operaciones Baja Ferries por ruta 2018 2022.xlsx*"[613] que contiene dos pestañas, **(i)** "*Capacidad*" titulado "*Capacidad por ruta 2018-2022*" con tres subtítulos: "*Maza*", "*Topo*" y "*Guaymas*" y **(ii)** "*Operación en ambas rutas*" con dos subtítulos "*Mazatlán-La Paz*" y "*Topolobampo-La Paz*" y tres columnas: "*Fecha*", "*Número de Viajes*" y "*Viajes por Ruta*".

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que todas las embarcaciones de BF operaron en ambas rutas en al menos uno de los meses dentro de periodo de interés (2018-2022)* [...]".[614]

Dicha prueba acredita que algunas embarcaciones de BAJA FERRIES operaron ambas rutas; sin embargo, como fue referido en esta resolución, BAJA FERRIES tiene [redacted], tan es así que [redacted] de la ruta GUAYMAS-SANTA ROSALÍA, e incluso cuando TMC interrumpió su operación por la reparación de uno de sus TRANSBORDADORES por un periodo aproximado de tres meses, BAJA FERRIES no ocupó la demanda que TMC había dejado. Por el otro lado, en ningún momento del PERIODO INVESTIGADO se desprende que TMC haya optado por tomar la demanda que BAJA FERRIES pudo dejar cuando tenía en mantenimiento alguno de sus TRANSBORDADORES; si bien dicha prueba acredita que las embarcaciones de BAJA FERRIES operaron ambas rutas, **no es idónea** para descreditar las conclusiones del DP, puesto que de dicho elemento no se desprende que BAJA FERRIES haya ejercido esa capacidad cuando tenía oportunidad, por ejemplo, como respuesta a la suspensión del servicio por parte de TMC.

> **4.3.2.10.** Un archivo en formato "*excel*" denominado "*Tarifas del STMC de Baja Ferries por tipo de vehículo 2018-2022.xlsx*"[615] documento que contiene una pestaña denominada "*Hoja 1*" con siete columnas: (i) "*Fecha Inicial*", (ii) "*Fecha Final*", (iii) "*Origen*", (iv) "*Destino*", (v) "*Tipo de vehículo de carga*", (vi) "*Descripción*" y (vii) "*Tarifa Pública*".

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *la diferencia porcentual entre las tarifas que cobra Baja Ferries por el STMC en cada puerto se mantiene constante a lo largo del periodo de interés (2018-2022)* [...]".[616]

De la lectura del documento se advierten las tarifas y costos de dos mil dieciocho a dos mil veintidós de BAJA FERRIES. No obstante, dicha prueba **no es idónea** para desvirtuar las conclusiones del DP, pues no logran acreditar que BAJA FERRIES no tiene la capacidad de fijar precios en el STMP y STMC, ya que como fue referido en la presente resolución, desde el quince de junio de dos mil dieciocho hasta el nueve de diciembre de dos mil veintidós, BAJA FERRIES: i) ajustó las tarifas en ocho ocasiones en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES, ya sea el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO o el MERCADO RELEVANTE STMC

---

[613] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 10*". Folio 16016.
[614] Página 129 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[615] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 11*". Folio 16016.
[616] Página 130 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 1 renglón y 14 palabras.

PICHILINGUE – MAZATLÁN, lo que indica que el índice tarifario para este AGENTE ECONÓMICO se mantuvo constante durante períodos de entre cuatro y doce meses; ii) las tarifas del STMC de BAJA FERRIES fueron actualizadas en los mismos meses tanto en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO como en la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN; y iii) las tarifas del STMC de BAJA FERRIES no reflejaron la disminución en el precio del diésel.

> **4.3.2.11.** Un archivo en formato "*excel*" denominado "*Registro de compra y venta de embarcaciones.xlsx*"[617] documento que contiene una pestaña denominada "*Buques*" con tres tablas: (i) Con cinco columnas: "*Buques*", "*Tipo de Buque*", "*Ruta*", "*Fecha Adquisición*" y "*Compras*" "*Importe*" "*MXN*"; (ii) Con dos columnas: "*Fecha*" e "*Inversiones Adicionales MXN*" y (iii) Con dos columnas: "*Fecha*" y "*Venta*" "*Importe*" "*MXN*" y debajo de las columnas está un glosario con abreviatura y su respectivo significado.

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *lo activo que es el mercado secundario de embarcaciones a través de los registros de compraventa de Baja Ferries.* [B] *[SIC]* [...]".[618]

Dicha prueba **no es idónea** para desacreditar las conclusiones del DP, puesto que únicamente acredita la compra y venta de diversas embarcaciones por parte de BAJA FERRIES, sin hacer un análisis o presentar datos del "*mercado secundario de embarcaciones*". Además, como se explicó, el DP no desconoce la existencia de este mercado, más aún, señaló que todas las embarcaciones que compraron los participantes en los MERCADOS RELEVANTES eran [B] y no se dijo que fueran costos hundidos, únicamente se señaló que no podían usarse para fines distintos a los de *Ro-Ro* o *Ro-Pax* por las características de este tipo de embarcaciones.[619]

> **4.3.2.12.** Un archivo en formato "*pdf*" denominado "*De Mazatlán a San José del Cabo - Google Vuelos.pdf*"[620] consistente en una captura de pantalla de Google en el cual se aprecian vuelos de ida y vuelta de Mazatlán a San José del Cabo del lunes catorce de agosto al martes veintidós de agosto de dos mil veintitrés.

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que existe vuelos con escala que van de Mazatlán a San José del Cabo que pueden ser sustitutos al STMP* [...]".[621]

> **4.3.2.13.** Un archivo en formato "*pdf*" denominado "*Cotización Calafia Culiacán-La Paz.pdf*"[622] consistente en una captura de pantalla de una cotización de veintinueve de junio de dos mil veintitrés a las dieciséis horas, de un vuelo viaje redondo de La Paz a Culiacán, del viernes quince al miércoles veinte de septiembre de dos mil veintitrés.

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que existen vuelos directos en la ruta Culiacán-La Paz* [...]".[623]

---

[617] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 12*". Folio 16016.
[618] Página 130 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[619] Tal como se advierte del apartado "*6.2.1.2 Monto y plazo de recuperación de la inversión requerida, y ausencia de usos alternativos de infraestructura y equipo*" del DP.
[620] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 13*". Folio 16016.
[621] Página 130 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[622] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 14*". Folio 16016.
[623] Página 130 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 19 palabras.

4.3.2.14. Un archivo en formato "*pdf*" denominado "*Cotización Calafia Los Mochis-La paz.pdf*"[624] consistente en una captura de pantalla de una cotización de veintinueve de junio de dos mil veintitrés a las diecisiete horas con treinta y un minutos, de un vuelo viaje redondo de La Paz a Los Mochis, del martes quince al viernes dieciocho de agosto de dos mil veintitrés.

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que existen vuelos directos en la ruta Los mochis-La Paz* [...]".[625]

4.3.2.15. Un archivo en formato "*pdf*" denominado "*Cotización Volaris Culiacán-Los cabos.pdf*" [626] consistente en una captura de pantalla de una cotización de VOLARIS de veintinueve de junio de dos mil veintitrés a las diecisiete horas con treinta y un minutos, de un vuelo viaje redondo de Culiacán a Los Cabos, del viernes quince al lunes dieciocho de septiembre de dos mil veintitrés.

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que existen vuelos directos en la ruta Culiacán-Los Cabos,* [...]".[627]

4.3.2.16. Un archivo en formato "*pdf*" denominado "*Magnicharters - Seleccion de Vuelos.pdf*" [628] consistente en una captura de pantalla de una cotización de Magnicharters, de un vuelo viaje redondo de MZT a SJD, del tres al siete de septiembre de dos mil veintitrés.

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que existen vuelos directos de Mazatlán a Los Cabos* [...]".[629]

4.3.2.17. Un archivo en formato "*pdf*" denominado "*Cotización Calafia Mazatlán-Cabo San Lucas.pdf*" [630] consistente en una captura de pantalla de una cotización de fecha treinta de junio de dos mil veintitrés a las diez horas con nueve minutos, de un vuelo viaje redondo de Mazatlán a Cabo San Lucas, del martes quince al sábado diecinueve de agosto de dos mil veintitrés.

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que existen vuelos directos de Mazatlán a Los Cabos* [...].[631]

---

[624] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 15*". Folio 16016.
[625] Página 130 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[626] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 16*". Folio 16016.
[627] Página 130 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[628] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 17*" Folio 16016.
[629] Página 131 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[630] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 18*" Folio 16016.
[631] Página 131 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

4.3.2.18. Un archivo en formato "*pdf*" denominado "*TAR Aerolíneas _ TAR _ Boletos de Avión _ Vuelos.pdf*" [632] consistente en una captura de pantalla de una cotización de TAR Aerolíneas, de un vuelo viaje redondo de Mazatlán a La Paz, del cinco al nueve de septiembre de dos mil veintitrés.

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que para usuarios que viajan por placer, reservar un vuelo con cierto grado de antelación vuelve los precios de un vuelo redondo Mazatlán- La Paz comparables con los de un viaje redondo en el STMP* [...]".[633]

4.3.2.19. Un archivo en formato "*Excel*" denominado "*Número de pasajeros STMP por estado de origen.xlsx*" [634] documento que contiene una pestaña **(i)** denominada "*Hoja 1*" titulada

B

[redacted]

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que las personas que emplean los servicios del STMP provienen de locaciones que van más allá de las ciudades de origen STMP a las que se limitó el análisis de la AI* [...]".[635]

Respecto a las pruebas identificadas con los numerales **4.3.2.12.** a **4.3.2.19** **no son idóneas** para desacreditar las conclusiones del DP, pues si bien acreditan que existen vuelos con escala que van de MAZATLÁN a San José del Cabo, vuelos directos en las rutas Culiacán-La Paz, Los mochis-La Paz, Culiacán-Los Cabos y MAZATLÁN a Los Cabos, esto no logra desvirtuar lo señalado en el DP respecto a que el STMP y el transporte aéreo de pasajeros pertenecen a diferentes mercados relevantes en su dimensión servicio. Como fue referido en esta resolución, los vuelos con escala representan incrementos sustanciales en el tiempo de traslado y costo; los vuelos directos representan un incremento sustancial en el precio respecto del STMP y el transporte aéreo de pasajeros imposibilita documentar el volumen de equipaje equivalente al del STMP, como es el caso de múltiples maletas y/o bicicletas.

---

[632] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 19*" Folio 16016.
[633] Página 131 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[634] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 20*" Folio 16016.
[635] Página 131 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 8 renglones.

4.3.2.20 Un archivo en formato "*pdf*" denominado "*Cotización Autotransporte La Paz-Topolobampo.pdf*" [636] consistente en una captura de pantalla de una cotización de veintinueve de junio de dos mil veintitrés a las quince horas con cincuenta y dos minutos, de distintas líneas de autobuses de Los Mochis a Mazatlán del uno de julio de dos mil veintitrés, en distintos horarios y todas las cotizaciones con el mismo precio $274.00 (doscientos setenta y cuatro pesos M.N.).

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que el costo de trasladarse del puerto de Mazatlán al de Topolobampo a través del autotransporte federal, específicamente en el apartado "3.2.4 Indebido análisis de la sustitución por el lado de la oferta del STMP"*".[637]

Del elemento anterior se desprenden diversos precios y rutas para viajar de Los Mochis a Mazatlán; sin embargo, se observa que el viaje de una a otra ciudad es superior a las seis horas, por lo que en todo caso tal situación abona a la hipótesis del DP respecto a que los usuarios del STMC no podrían acudir a rutas distintas a las RUTAS a demandar los servicios, pues no es atractivo por el tiempo de traslado, por lo que **no es idónea** para acreditar los extremos que pretende BAJA FERRIES.

4.3.2.21. Un archivo en formato "*pdf*" denominado "*PASAJE TMC.pdf*"[638] consistente en una factura emitida por TMC a un cliente de mostrador, pagada en efectivo, por un importe total de [redacted]).

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que TMC provee el STMP sin la necesidad que los usuarios cuenten con algún tipo de vehículo* [...]".[639]

Respecto al numeral **4.3.2.21.**, se reitera lo señalado en el análisis de las pruebas **4.3.1.1**, respecto a que si bien existen elementos de convicción en el EXPEDIENTE que suponen que TMC pudo vender un boleto para poder acceder a un viaje dentro de las RUTAS, el mismo no sustituye al servicio de STMP prestado por BAJA FERRIES, en principio, porque estamos hablando de hechos aislados y, segundo, dado que las instalaciones, el servicio y los costos de los boletos son diferentes, cuestión que no se desacredita con el documento en análisis, por lo que **no es idónea** para acreditar los extremos que pretende BAJA FERRIES.

4.3.2.22. Un archivo en formato "*Excel*" denominado "*Indice tarifas vs Costos 2018-2022 indice julio 2019.xlsx*"[640] documento que contiene cuatro pestañas:

(i) "*Resumen*" que contiene una tabla con columnas de los meses de enero a diciembre de los años dos mil dieciocho, dos mil diecinueve, dos mil veinte, dos mil veintiuno y dos mil veintidós y veintiún filas [redacted]

[636] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 21*" Folio 16016.
[637] Página 131 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[638] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 22*" Folio 16016.
[639] Página 131 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[640] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 23*" Folio 16016.

Eliminado: 3 renglones y 15 palabras.

B

(ii) "*Soporte Tarifas BF*" que contiene dos tablas (i) "*TOPOLOBAMPO*" y (ii) "*MAZATLÁN*" ambas con trece columnas: (B

(iii) "*Soporte Portuarios*" que contiene tres tablas (i) "*Pichilingue*", con nueve columnas: (i) B

(iv) "*Soporte INPP Diesel*" titulada B

".

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que Baja Ferries no tiene la capacidad de fijar precios y que el análisis realizado en el DP está equivocado al no considerar los incrementos de precios de las operaciones portuarias dentro del periodo de investigación* [...]".[641]

La prueba antes referida **no es idónea** para acreditar las pretensiones de BAJA FERRIES, puesto que en el archivo solo incluye los datos de sus costos portuarios y no incluye los del combustible, por lo que no hay manera de comprobar que los servicios portuarios representaron el B de sus costos financieros y si éstos fueron los B, aunado a que obra evidencia en el EXPEDIENTE que refiere que el diésel B para las NAVIERAS durante el PERIODO INVESTIGADO.

[641] Página 131 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 18 renglones y 31 palabras.

4.3.2.23. Un archivo en formato "*excel*" denominado "*Reporte renta-charteo de embarcaciones 2018-2023.xlsx*" [642] documento que contiene dos pestañas **(i)** "*Buques*" que contiene tres tablas: la primera con tres columnas B [redacted].

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que el* B [redacted]. *Que el buque* B [redacted] *y que Baja Ferries ha* B [redacted]. *Se comprueba que la supuesta inversión en la compra de buques y plazos de recuperación de la misma no son barreras a la entrada de nuevos competidores* [...]".[643]

Dicha prueba **no es idónea** para desacreditar las conclusiones del DP, toda vez que solo acredita la renta o charteo de diversas embarcaciones y ninguna de ellas en las RUTAS o se trata de B [redacted] fuera del PERIODO INVESTIGADO, aunado a que, como se señaló anteriormente la entrada de otro competidor implicaría un plazo de recuperación mayor al presentado por las NAVIERAS, principalmente porque las participaciones de mercado y las utilidades se repartirían entre las tres participantes de este, ampliando el periodo de retorno de inversión.

4.3.2.24. Un archivo en formato "*excel*" denominado "*Ocupación muelles de transbordadores en PIC.xlsx*" [644] documento que contiene dos pestañas **(i)** "*REAL*" titulada "*ESQUEMA ACTUAL DE OCUPACION DE MUELLES PARA TRANSBORDADORES EN PICHILINGUE*" que contiene una gráfica, en el "*Muelle 1*", "*Muelle 1 BIS*", "*Muelle 3*", "*Muelle 4/Muelle MUM 1*" y "*Muelle MUM2*", con el número de barcos que atraca y zarpa del puerto, horas totales y de operación del barco en muelle y día, de los barcos B [redacted], referente al atraque, descarga, carga, zarpe uso y desocupado, de todos los días de la semana, durante las veinticuatro horas del día, por intervalos de media hora y **(ii)** "*POTENCIAL*" titulada "*ESQUEMA POTENCIAL DE OCUPACION DE MUELLES PARA TRANSBORDADORES EN PICHILINGUE*" que contiene una gráfica, en el "*Muelle 1*", "*Muelle 1 BIS*", "*Muelle 3*", "*Muelle 4/Muelle MUM 1*" y "*Muelle MUM2*", con el número de barcos que atraca y zarpa del puerto, horas totales y de operación del barco en muelle y día, de los barcos "B [redacted], referente al atraque, descarga, carga, zarpe, sin opn y desocupado, de todos los días de la semana, durante las veinticuatro horas del día, por intervalos de media hora.

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que existe capacidad de sobra en el puerto de Pichilingue* [...]".[645]

---

[642] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 24*" Folio 16016.
[643] Página 132 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[644] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 25*" Folio 16016.
[645] Página 132 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

Eliminado: 5 renglones y 63 palabras.

Dicha prueba **no es idónea** para desvirtuar las conclusiones contenidas en el DP, pues si bien el Puerto de Pichilingue cuenta con cinco muelles, solo dos tienen las características óptimas para recibir las embarcaciones que prestan el STMC. Del documento anterior se desprende que existe capacidad dado que los TRANSBORDADORES no utilizan la totalidad de la capacidad; sin embargo, esa capacidad no refleja la capacidad cuando se encuentran otro tipo embarcaciones en el puerto como lo pueden ser de pesca, de turismo náutico, crucero turístico entre otros, aunado a que existen limitantes físicas en las instalaciones portuarias en el puerto de PICHILINGUE y existen condiciones en el puerto que generan que exista congestión, por lo que un nuevo oferente enfrentaría dificultades para entrar a operar en los MERCADOS RELEVANTE.

> **4.3.2.25.** Dos archivos denominados **(i)** "*Ampliación de la carretera la Paz-Pichilingue, ejemplo de intermodalidad Escalante Sauri.pdf*"[646] documento en formato "*pdf*" de fecha veintiuno de febrero de dos mil veintiuno, obtenido de https://www.gob.mx/sct/prensa/ampliacion-de-la-carretera-la-paz-pichilingue-ejemplo-de-intermodalidad-escalante-sauri titulado "*Ampliación de la carretera la Paz-Pichilingue, ejemplo de intermodalidad: Escalante Sauri*" el cual es un comunicado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y **(ii)** "*Ampliación de la carretera la Paz-Pichilingue, ejemplo de intermodalidad Escalante Sauri.mp4*" en formato "*mp4*" el cual es un video de duración de cuatro minutos con doce segundos.

Dichas pruebas tienen por objeto acreditar "[...] *que la APIBCS, actualmente en la 2023,* [SIC] *estima que puede recibir nuevos jugadores en ese mercado y que en 2021 se hicieron obras muy relevantes que aumentaron la fluidez del tráfico en horarios de alto tráfico en la zona* [...]".[647]

El elemento anterior acredita que se realizó una ampliación en la carretera de la Paz – Pichilingue, puesto que se trata de un informe publicado por una autoridad; sin embargo, dicho elemento no tiene los alcances de acreditar que sea posible recibir nuevos competidores en el mercado, puesto que la nota periodística únicamente refiere la ampliación de dicho tramo carretero, por lo que **no es idónea** para desvirtuar las conclusiones contenidas en el DP en cuanto a la falta de capacidad del puerto de PICHILINGUE.

> **4.3.2.26.** Un archivo denominado "*Vuelos area influencia a BCS.pptx*" [648] documento que contiene ocho láminas con el mapa casi completo de la República Mexicana, en el que se aprecia que marca la distancia en kilómetros: **(i)** de Cabo San Lucas a Culiacán, cuatro aerolíneas, cuatro números de vuelo y distintos horarios para los días diecisiete, dieciocho, diecinueve, veinte, veintiuno, veintidós y veintitrés de junio; **(ii)** de Cabo San Lucas a Mazatlán, una aerolínea, un número de vuelo y un horario para el día diecinueve de junio; **(iii)** de Cabo San Lucas a Hermosillo, una aerolínea, un número de vuelo y un horario para el día diecinueve y veintidós de junio; **(iv)** de La Paz a Los Mochis, tres aerolíneas, tres números de vuelo y distintos horarios para los días diecisiete, dieciocho, veinte, veintiuno y veintidós de junio; **(v)** de La Paz a Ciudad Obregón, una aerolínea, un número de vuelo y

---

[646] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 26*" Folio 16016.
[647] Página 132 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.
[648] Contenido en la carpeta denominada "*Anexo 27*" Folio 16016.

un horario para los días dieciocho, diecinueve, veintiuno y veintitrés de junio; **(vi)** de La Paz a Hermosillo, dos aerolíneas, dos números de vuelo y distintos horarios para los días diecisiete, dieciocho, veinte y veintidós de junio; **(vii)** de La Paz a Culiacán, seis aerolíneas, seis números de vuelo y distintos horarios para los días dieciocho, veinte, veintiuno, veintidós y veintitrés de junio y **(viii)** de La Paz a Mazatlán, dos aerolíneas, dos números de vuelo y distintos horarios para los días dieciocho, diecinueve, veinte, veintiuno, veintidós y veintitrés de junio.

Dicha prueba tiene por objeto acreditar "[...] *que existen cuando menos 44 vuelos directos entre las rutas analizadas por COFECE que la APIBCS, actualmente en la 2023,* [SIC] *estima que puede recibir nuevos jugadores en ese mercado y que en 2021 se hicieron obras muy relevantes que aumentaron la fluidez del tráfico en horarios de alto tráfico en la zona* [...]".[649]

La prueba antes referida **no es idónea** para acreditar los extremos que refiere BAJA FERRIES, pues como ha sido referido anteriormente, el STMP y el transporte aéreo de pasajeros pertenecen a diferentes mercados relevantes en su dimensión servicio, ya que el transporte aéreo de pasajeros imposibilita documentar el volumen de equipaje equivalente al del STMP, como es el caso de múltiples maletas y/o bicicletas, aunado a que el STMP cuenta con diversas características en cuanto a comodidades que el transporte aéreo de pasajeros difícilmente podría prestar.

4.3.3. Periciales

Pruebas periciales que fueron admitidas y desahogadas durante el procedimiento seguido en forma de juicio, por lo cual, en términos de los artículos 93, fracción IV y 143 del CFPC, se les confiere el valor probatorio descrito en los artículos 144 y 211 del CFPC. En este aspecto, 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.

4.3.3.1. **Dictamen pericial** en materia de Economía

BAJA FERRIES ofreció la prueba pericial en economía consistente en el dictamen que habría de rendir el PERITO 1.

Dicha prueba fue ofrecida por BAJA FERRIES con el objeto de acreditar que "[...] *las afirmaciones realizadas* [...] *en relación con competencia efectiva y poder sustancial, determinación de mercado relevante, presencia de competidores en los mercados, participaciones de mercado e índices de concentración, capacidad para fijar precios y restringir el abasto, y barreras de entrada y salida a los mercados relevantes*" y la relacionó con cada uno de los hechos y manifestaciones que hicieron valer en su escrito de manifestaciones al DP.

En términos del artículo 97 de las DRLFCE, BAJA FERRIES cumplió con los requisitos establecidos para el ofrecimiento, admisión y desahogo de la prueba pericial en materia de economía ofrecida.

Ahora bien, la prueba pericial ofrecida se valora conforme a lo dispuesto por los artículos 84 y 121 de la LFCE; así como 93, fracción IV, 143, 144, 197 y 211 del CFPC; y 97 de las DRLFCE.

---

[649] Página 132 del ESCRITO MANIFESTACIONES BJ.

El PERITO 1 no logra acreditar la pretensión probatoria de BAJA FERRIES, en virtud de las siguientes consideraciones:

Se sintetizan las manifestaciones del PERITO 1 y enseguida se muestra el análisis de esta autoridad, conforme a lo siguiente:

1. Que diga el perito qué se debe entender por ausencia de condiciones de competencia efectiva.

En la LFCE no existe una definición explícita del concepto de "*competencia efectiva*", pese a esto, existen en ese ordenamiento elementos que apuntan a que la ausencia de condiciones de competencia efectiva y poder sustancial de mercado son conceptos análogos o equiparables.

El artículo 96 establece un mismo procedimiento para resolver sobre condiciones de mercado o existencia de poder sustancial de mercado. Por otro lado, el artículo 59 de la LFCE, que regula la determinación de poder sustancial, establece una serie de elementos que se deben considerar tanto para determinar poder sustancial como para resolver sobre condiciones de competencia efectiva:

Del análisis de estos dos artículos se desprende que "competencia efectiva" es un concepto análogo o equiparable al concepto de "*poder sustancial*",[650] de lo cual podemos concluir que un mercado en donde no hay competencia efectiva es un mercado en el que uno o más agentes económicos gozan de poder sustancial. A la inversa, también se puede afirmar que un mercado donde uno o más agentes tienen poder sustancial es un mercado donde no existe competencia efectiva.

La analogía entre los términos hace imposible que se pueda determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva sin señalar, explícitamente, el agente o agentes que cuentan con poder sustancial de mercado.

La discusión anterior es relevante, ya que la determinación de ausencia de condiciones de competencia no se realiza en un vacío sino analizando el comportamiento de agentes económicos específicos en mercados específicos, y este análisis tiene que ser consistente con la existencia de poder sustancial de uno o más agentes económicos en dichos mercados.

No sería consistente, por ejemplo, que en dos mercados se adelante la misma explicación acerca de la inexistencia de condiciones de competencia efectiva, cuando en un mercado existe un competidor con una participación de mercado claramente superior y en otro mercado las participaciones son similares, simplemente porque la dinámica de competencia sería distinta en cada mercado y esta se reflejaría de manera distinta en el nivel y evolución de variables económicas. Esto es, el análisis de condiciones de competencia está íntimamente ligado al agente o agentes que detenten poder sustancial y así debe ser reflejado en el análisis, lo que demanda inescapablemente el señalamiento explícito de quién detenta ese poder.[651] Si la misma explicación basta para dos mercados completamente diferentes quizá el mercado relevante está mal definido o tal vez el análisis no es el adecuado.

---

[650] El Perito hace referencia a "[…] *el pleno de la extinta Comisión Federal de Competencia en el expediente DC-01-2007, numeral 114, resolvió que estos conceptos eran conceptos análogos".*

[651] El Perito señala que, con base en esta discusión, en la respuesta a la pregunta 8 de este cuestionario se argumenta que el DP es deficiente porque se utiliza una misma explicación para determinar ausencia de condiciones de competencia en dos mercados que tienen participaciones muy distintas, los cuales sugieren que la dinámica de competencia debería haberse analizado de manera distinta para cada uno de ellos.

En conclusión, la ausencia de condiciones de competencia efectiva debe entenderse como la existencia de uno o más agentes económicos con poder sustancial de mercado que debilitan o inhiben la competencia.

2. Que diga el perito si un mercado concentrado implica la ausencia de condiciones de competencia efectiva.

No, un mercado concentrado de ninguna manera implica la ausencia de competencia efectiva. En el artículo 59 de la LFCE se señalan que para resolver sobre condiciones de competencia efectiva es necesario realizar un análisis de cuando menos seis cuestiones: capacidad de fijar precios y/o restringir el abasto, participación de mercado, existencia de barreras a la entrada, existencia y poder de sus competidores a fuentes de insumo y comportamiento reciente de los agentes, por lo que argumentar que un mercado concentrado por sí solo es sinónimo de ausencia de competencia, sería contradictorio no solo con la teoría económica sino con la misma LFCE.

La falta de causalidad entre concentración y ausencia de competencia encuentra sustento en la literatura económica. La implementación de la teoría de juegos al análisis de competencia ha evidenciado que mercados con un mismo número de jugadores puedan alcanzare equilibrios completamente distintos dependiendo de la información a la que se tenga acceso.[652] El número de interacciones entre los competidores, la disponibilidad de información (conocimiento de la estructura de costos o de la tecnología que emplea la otra empresa), el acceso a la información de sus competidores (precios y/o niveles de producción públicos o privados), etc., son factores que afectan la competencia, independientemente del nivel de concentración.

Bajo un oligopolio, por ejemplo, la toma de decisiones de las empresas incorpora las posibles acciones de sus competidores, contrastando fuertemente con el modelo de competencia perfecta, donde el alto número de competidores se traduce en que todas las empresas resultan "*tomadoras de precios*".[653]

Otro ejemplo es el duopolio de Bertrand, que no brinda a ninguno de los únicos dos competidores la capacidad de fijar precios sin que esto se traduzca en una fuerte pérdida de demanda. Por su parte, un modelo de Cournot alcanzará distintos precios de equilibrio dependiendo del número de competidores, pero todos ellos serán resultado de que las empresas busquen maximizar sus beneficios individuales a costa del resto de competidores, es decir, serán resultado de la competencia.

Más aún, no hay razón para suponer que una alta concentración en el mercado no pueda ser resultado de un comportamiento competitivo. Bajo un esquema adecuado de incentivos a la innovación, la concentración puede dar resultado de que ciertas empresas hayan encontrado nuevas formas de satisfacer a los consumidores permitiéndoles un mayor crecimiento con respecto de sus competidores.[654]

En una industria con empresas más y menos eficientes, la competencia entre estas expulsará del mercado a las firmas con menor eficiencia, lo que, a su vez, mejorará el bienestar social al permitir la producción de los bienes y/o servicios a un menor costo. Mantener en el mercado a empresas

---

[652] El Perito hace referencia la obra: *McAfee, R. Preston, and John McMillan. "Competition and game theory." Journal of Marketing Research 33, no. 3 (1996): 263-67. https://doi.org/10.2307/3152123.*

[653] Ídem.

[654] El Perito hace referencia a la obra: *Demsetz, Harold. "Industry Structure, MArket Rivalry, and Public Policy." The Journal of Law & Economics 16, no. 1 (1973): 1-9. http://www.jstor.org/stable/724822.*

menos eficientes podría distorsionar la asignación de recursos y las eficiencias originadas en las economías de escala, reduciendo el bienestar social.

La política de competencia no trata de maximizar el número de competidores en el mercado ni mucho menos de defenderlos, sino de incentivar la competencia en los mercados con el objetivo de incrementar el bienestar social.[655]

Cualquiera que sea el caso, un reducido número de competidores por sí solo no es sinónimo de ausencia de competencia, para que el número de competidores pueda aportar a la determinación de la existencia de competencia efectiva este deberá ser analizado en conjunto y de forma integrada con el resto de los elementos enlistados en el artículo 59 de la LFCE.

3. Que diga el perito si poder de mercado es sinónimo de ausencia de condiciones de competencia efectiva.

No, poder de mercado no es sinónimo de ausencia de competencia efectiva. Poder sustancial de mercado si lo es. Poder de mercado se puede definir como la capacidad de las empresas para establecer precios por encima del costo marginal.[656] En mercados con bienes diferenciados es natural que las empresas cuenten con cierto grado de poder de mercado. Igualmente, cuando existen costos fijos también se espera que los competidores gocen de poder de mercado ya que, de lo contrario, no serían capaces de cubrir sus gastos fijos. No obstante, esto no implica ausencia de condiciones de competencia.

Poder sustancial de mercado va más allá de demostrar precios por encima del costo marginal e incluye otros elementos enlistados en el artículo 59 de la LFCE.

La OCDE define poder sustancial de mercado como la capacidad de una empresa o un grupo de empresas de incrementar sus precios por encima de los que prevalecerían en competencia. El ejercicio de este poder de mercado resulta en menor oferta y reducción del bienestar.[657]

Los dos elementos clave de la definición de la OCDE son: 1) que introduce explícitamente un *benchmark* que es la comparación de los precios respecto a un escenario de competencia; y 2) el efecto que tiene en el bienestar.

El grado de poder de mercado que resulta de interés para temas de competencia es la diferencia que pueda existir entre el poder de una empresa y un contrafactual competitivo,[658] no necesariamente la competencia perfecta, sino un contrafactual que incorpore y refleje lo mejor posible las características del mercado. De lo contrario, cualquier señalamiento de ausencia de competencia efectiva resultará completamente arbitrario, pudiéndose exhibir un mercado menos competitivo por cada mercado con mejores condiciones de competencia. La verdadera tarea es entonces identificar el distanciamiento competitivo del mercado en cuestión contra el contrafactual más competitivo, realista y alcanzable.

---

[655] El Perito hace referencia a la obra: *Motta, M. "Competition Policy: Theory and Practice". Cambridge: Cambridge University Press. 2004.*
[656] Idem.
[657] El Perito hace referencia a la obra: *Glossary of Industrial Organisation Economics and Competition Law. OECD. 1993. Disponible en https://www.oecd.org/regreform/sectors/2376087.pdf*
[658] El Perito hace referencia a la obra de: *Daniel A. Crane, Market Power Without Market Definition, 90 Notre Dame L. Rev. 31. 2014.*

Después de discutir en esta pregunta la diferencia entre poder de mercado y poder sustancial de mercado, a partir de la pregunta 4 y hasta el final del cuestionario cuando se menciona poder de mercado se refiere a poder sustancial de mercado.

4. Que diga el perito si existe una relación directa entre participación de mercado y poder de mercado.

No existe una relación de causalidad entre la participación de mercado y poder de mercado.[659] Que un agente cuente con una alta participación de mercado no implica que este cuente con poder de mercado. Agentes con altas participaciones de mercado pueden tener poco o nulo poder de mercado siempre que enfrenten una demanda suficientemente elástica o cuando el aumento en los precios se traduzca en el incremento de la oferta por parte de sus competidores actuales. A su vez, pueden existir agentes con poder de mercado sin que estos cuenten con una alta participación en el mercado.

Las propias autoridades de competencia reconocen que no se pueden extraer conclusiones definitivas de la participación de mercado por cuanto existen otros elementos que también deben ser analizados para contrastar la existencia de poder de mercado y su ejercicio en detrimento del bienestar de los consumidores.[660]

Por otro lado, es conveniente apuntar que la participación de mercado no permite apreciar la disciplina competitiva que los competidores ejercen entre sí ni la disciplina que imponen productos fuera del mercado sobre los productos pertenecientes a este.[661]

La literatura económica coincide en que ninguno de los elementos enlistados en el artículo 59 de la LFCE por sí mismo es reflejo de la ausencia de competencia, solo el análisis conjunto de estos elementos, combinados con un buen entendimiento de la realidad del mercado, puede concluir con un grado de confiabilidad aceptable que en un mercado no existen condiciones de competencia efectiva.[662]

5. Que diga el perito cómo se prueba que una determinada participación de mercado implica poder de mercado.

La teoría económica es clara en que no es posible probar que una determinada participación de mercado implique poder de mercado. Poder de mercado es el resultado de muchos factores, tales como pueden ser la elasticidad de la demanda, la tecnología, el poder de los competidores, las barreras de entrada, etc., los cuales, en conjunto, contribuyen a explicar la capacidad de un agente económico de fijar precios o restringir el abasto sin que nadie pueda contrarrestar dicho poder.[663]

La participación de mercado es un elemento estructural que fue utilizado durante mucho tiempo en análisis de competencia como parte del paradigma estructura-conducta-desempeño, en el cual la participación de mercado determinaba por sí sola si un agente contaba con poder sustancial. La literatura económica dedicó muchos recursos a demostrar que la participación de mercado no bastaba

---

[659] El Perito hace referencia a la obra de: Davis, Peter; Garcés, Eliana. Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis (p. 291). Princeton University Press. 2010. Edición de Kindle.

[660] El Perito hace referencia a la obra: *La sustituibilidad de la oferta en el análisis de las concentraciones empresariales. Anuario de la Competencia 2001. Fundación ICO. Marcial Pons, Ediciones jurídicas y sociales, S. A. Madrid 2002.*

[661] El Perito hace referencia a la obra de: *Jonathan Baker, Empirical Methods of Identifying and Measuring Market Power, 61 Antitrust Law Journal (1992).*

[662] El Perito hace referencia a la obra: *Motta, M. "Competition Policy: Theory and Practice". Cambridge: Cambridge University Press. 2004.*

[663] Ídem.

para determinar poder de mercado, por lo que ahora se exige que se analicen un conjunto amplio de elementos para determinar poder sustancial. Sin embargo, no es solo la lista de elementos sino su interrelación la que puede llevar a determinar poder sustancial. Además, esta interrelación debe conformar una narrativa de la dinámica de competencia que sea congruente con la teoría económica, como única forma de comprobar que no es solo una enumeración de elementos sino un reflejo coherente de la realidad del mercado.

6. **Que diga el perito si un IHH alto es sinónimo de ausencia de condiciones de competencia efectiva.**

El IHH es una medida de concentración de mercado. Un IHH alto es reflejo de una alta concentración en el mercado y/o de altas participaciones de algunas de las empresas.

Pero, como ya se explicó en los puntos 2, 4 y 5 de esta pericial, ni un reducido número de empresas ni una alta participación de mercado ni una alta concentración de mercado implica la ausencia de condiciones de competencia efectiva.

El diseño del IHH lo vuelve una herramienta útil en concentraciones, como filtro inicial de aquellas transacciones que tendrían poca probabilidad de generar problemas de competencia,[664] pero no implica que las concentraciones que superen el umbral tengan problemas de competencia.

En investigaciones de ausencia de condiciones de competencia el IHH tiene la misma utilidad que cualquier otra medida de concentración, como pudieran ser los CR ("*concentration ratios*"). Es solo uno de los elementos a tomar en cuenta y, de hecho, sería peligroso utilizarlo como filtro, de manera análoga a como se utiliza en concentraciones, ya que un mercado con un IHH que no supere los umbrales de concentraciones bien pudiera ser un mercado en el que no existen condiciones de competencia efectiva, entre otros, por la existencia de arreglos colusivos.

En conclusión, el IHH no es un buen indicador para determinar condiciones de competencia efectiva, ni cuando este es alto ni cuando este es bajo.

7. **Que diga el perito si se puede determinar la ausencia de condiciones de competencia sin declarar a alguien con poder sustancial o a todos con poder sustancial conjunto.**

Se ha señalado en la pregunta 1 de esta pericial que, a pesar de la ausencia de una definición explícita de "*competencia efectiva*", dicho termino es equiparable o análogo a "*poder sustancial de mercado*", razón por lo cual identificar a un competidor con poder sustancial de mercado implicaría la ausencia de competencia efectiva y viceversa.

El articulo 59 es claro al señalar los seis elementos que deben ser estudiados si se pretende determinar si uno o varios agentes económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia.

Que la LFCE señale los mismos seis elementos de estudio para determinar existencia de competencia efectiva y la existencia de agentes con poder sustancial solo es reflejo de la interdependencia que guardan estos conceptos y de lo indispensable que resulta, en términos económicos, su análisis conjunto.

---

[664] El Perito hace referencia a los "*Criterios Técnicos para el Cálculo y Aplicación de un Índice Cuantitativo para medir la Concentración del Mercado. [Referencia a la publicación del dof]*".

En primer lugar, no identificar el o los agentes con poder sustancial imposibilita hacer una explicación coherente de la dinámica del mercado y la naturaleza de la competencia. Si no se puede explicar la dinámica del mercado se pone en duda la calidad de la investigación.

En segundo lugar, identificar los agentes con poder sustancial permite al regulador expedir las medidas apropiadas para corregir los elementos que impiden la competencia que es el objetivo final del procedimiento.

En el caso particular de los mercados de transporte marítimo la regulación establece que, ante la ausencia de condiciones de competencia, la autoridad puede imponer regulación de tarifas.[665] La falta de identificación del o los agentes económicos con poder sustancial así también como la identificación de las causas que impiden la competencia, puede provocar que el regulador no tenga los elementos suficientes para hacer su tarea de manera eficiente y que la regulación de precios lleve a mercados más concentrados, menores opciones para los consumidores, reducción en la calidad del servicio y pérdida de bienestar.

La fijación de precios en el mercado de gasolina por parte de Estados Unidos en mil novecientos setenta y nueve es un claro ejemplo de los efectos negativos que puede traer consigo una mala regulación. El desabasto de gasolina generado por esta regulación ocasionó que los consumidores comenzaran a competir entre ellos en largas filas de espera, reduciendo el tiempo que podían destinar a otras actividades y encareciendo el precio final de adquirir el insumo. De acuerdo con estimaciones del Departamento de Energía, esta regulación hizo que el precio de adquirir la gasolina fuera mayor que el precio que se hubiera establecido bajo condiciones de libre mercado.[666]

8. Que diga el perito si el DP declaró a alguno de los agentes económicos o los dos en conjunto con poder sustancial de mercado.

El DP no declaró formalmente a ningún agente con poder sustancial. Al respecto, el DP expresó lo siguiente: "[…] *se están analizando las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES y no se está determinando si uno o varios AGENTES ECONÓMICOS tienen poder sustancial.*" DP p. 174

No obstante, en las conclusiones y en contraste con lo recién mencionado, el DP señala lo siguiente:

> "*El poder de mercado con el que cuentan los AGENTES ECONÓMICOS en los MERCADOS RELEVANTES se ve reflejado en la capacidad para fijar las tarifas por la prestación del STMP y STMC*". DP p. 175.

Es decir, el DP parece indicar que se trata de poder sustancial conjunto. Como se explicó en la pregunta 1, es muy importante conocer quién detenta el poder sustancial porque la dinámica de competencia es distinta dependiendo de si hay un solo agente económico con poder sustancial o es poder sustancial conjunto.

Poder sustancial conjunto equivale a señalar que existe colusión tácita o explícita entre los agentes económicos del mercado, mientras que un solo agente con poder sustancial implica independencia de las decisiones del agente dominante ya que, por definición, puede fijar los precios sin que los competidores puedan contrarrestarlo.[667]

---

[665] El Perito hace referencia a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, artículo 130.

[666] El Perito hace mención de la página https://www.hoover.org/research/price-controls-still-bad-idea#

[667] El Perito señala la referencia a la obra: *Kuhn, Kai-Uwe. An Economist's Guide Through the Joint Dominance Jungle. Centre for Economic Policy Research (CEPR); University of East Anglia (UEA) – Centre for Competition Policy, p. 9*

Así que la dinámica del mercado es muy distinta en uno u otro escenario y por lo tanto las pruebas para demostrar poder sustancial también lo son. Por ejemplo, para demostrar poder sustancial conjunto, es necesario, en primer lugar, demostrar que los agentes tienen incentivos para coludirse, ya sea tácita o explícitamente, así como demostrar que los agentes económicos pueden, de hecho, actuar conjuntamente para incrementar los precios por encima del nivel competitivo sin que un tercero pueda contrarrestar esa acción.

Uno de los elementos que dificulta la colusión tácita o explícita es la asimetría de los agentes económicos y esto es independientemente de si hay o no restricciones de capacidad.[668]

En el caso que nos ocupa, el DP declara dos mercados relevantes para el STMC, Mazatlán-Pichilingue y Topolobampo-Pichilingue, los cuales tienen participaciones de mercado muy distintas y, además, son liderados por agentes económicos distintos. Para poder dar una explicación coherente de las características de esos mercados sería necesario explicar por qué existen esas diferencias entre los mercados, lo cual no hace el DP.

En la ruta Topolobampo-Pichilingue la asimetría en participaciones (setenta-treinta) haría muy difícil sostener una colusión tácita o una explícita, ya que los incentivos a desviarse por parte del agente económico con menor participación de mercado son altos. Entonces la determinación de ausencia de condiciones de competencia basada en poder sustancial conjunto es muy débil, sin embargo, esta fue la que el DP justifica.[669]

Adicionalmente, en el DP no se explicó por qué en un mercado lidera uno de los agentes económicos y por qué en el otro lidera el otro agente económico. Esta evidencia no es congruente con poder sustancial conjunto, ya que la mayor participación de un jugador en un mercado podría ser explicada por la diferencia en costos, pero entonces no habría forma de explicar porque en el otro mercado no se replica el resultado.

Si, por el contrario, se argumenta que hay poder sustancial individual en cada mercado, también sería difícil explicar entonces cuál es el origen del poder de mercado, ya que un mismo agente económico es incapaz de desempeñarse de manera similar en dos mercados, evidenciando que no son las habilidades del agente económico, tales como su eficiencia o los costos, las que generan ese poder.

Todo esto nos lleva al incomodo escenario de que el DP no puede explicar cómo funcionan los mercados, lo cual hace dudar de la validez de las conclusiones del DP.

9. Que diga el perito bajo qué condiciones la estabilidad de participaciones de mercado significa ausencia de competencia y si esas condiciones están presentes en este caso.

En la sección sobre participaciones de mercado y grado de concentración el DP concluye:

> *"que los MERCADOS RELEVANTES STMC se han caracterizado, entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós, por tener únicamente dos participantes cuyas participaciones de mercado se han mantenido considerablemente estables en dicho periodo, así como por ser mercados fuertemente concentrados"*. DP p. 135.

---

[668] El Perito refiere la obra de: *Olivier Compte, Fédéric Jenny, Patrick Rey. Capacity Constraints, Mergers and Collusion. European Economic Review, Volume 46, Issue 1, 2002.*

[669] El Perito señala: Aunque la declaración de poder sustancial conjunto en el DP está insinuada, la forma en que se intentó demostrar la ausencia de condiciones de competencia con base en paralelismo en precios revela que, de hecho, así fue.

La estabilidad en las participaciones de mercado no es un indicador adecuado que contribuya a determinar condiciones de competencia porque se pueden encontrar participaciones de mercado estables tanto en mercados muy competidos como en mercados de poca competencia (ver el Anexo para una explicación detallada de lo anterior).

En un extremo, un mercado caracterizado por competencia monopolística (muchos agentes económicos con bienes diferenciados) tendrá participaciones completamente estables (sin cambios) mientras no crezca el mercado y mientras no existan choques externos de oferta o demanda. En el otro extremo un duopolio tipo Cournot también tendría participaciones estables mientras no crezca el mercado y mientras no existan choques de oferta y demanda.[670]

De hecho, lo que habría que explicar en el caso que nos ocupa es lo inverso: porque las participaciones de mercado observaron una variabilidad excesiva cuando la teoría económica predice que serían muy estables.

En conclusión, la supuesta estabilidad de las participaciones de mercado no son indicador de la falta de condiciones de competencia efectiva.

10. Que diga el perito si es necesario contar con alguna referencia de precios en mercados competidos para determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva.

La comparación respecto de una referencia de precios competitiva no es necesaria legalmente para determinar ausencia de condiciones de competencia, aunque sería muy conveniente.[671]

El glosario de competencia de la OCDE define poder de mercado como la habilidad de una empresa (o grupo de empresas) de elevar y mantener el precio por arriba del nivel que prevalecería bajo competencia.[672]

De esta definición es obvio que lo más claro y contundente sería realizar esta comparación de precios. No obstante, por los problemas de obtener e interpretar información relevante los tribunales han validado el uso de métodos indirectos para determinar poder sustancial.[673] Esto introduce un elemento importante de discrecionalidad ya que el método tradicional le da una ponderación muy alta a los elementos estructurales del mercado y una ponderación muy baja a entender la dinámica de la competencia. La literatura académica alerta que los elementos estructurales como la participación de mercado deben ser solo un punto de partida y que debe haber un análisis profundo de la dinámica de la competencia, ya que no hay una relación de causalidad entre los elementos estructurales del mercado con la existencia de poder sustancial de mercado o la ausencia de condiciones de competencia.[674] Es por esto que para validar la coherencia de la narrativa se debe contrastar con la teoría económica, lo cual no se realizó en el DP.

---

[670] El Perito refiere la obra de: *Marc Ivaldi, Bruno Jullien, Patrick Rey, Paul Seabright, and Jean Tirole, "The Economics of Tacit Collusion", IDEI Working Paper, n. 186, "Final Report for DG Competition, European Commission", 2003.*

[671] El Perito hace referencia a la obra: *Daniel A. Crane, Market Power Without Market Definition, 90 Notre Dame L. Rev. 31 (2014).*

[672] El Perito refiere al *Glossary of Industrial Organisation Economics and Competition Law. Organisation for Economic Cooperation and Development. Disponible en https://www.oecd.org/regreform/sectors/2376087.pdf*

[673] El Perito hace referencia a la fuente: *Poder Sustancial en un Mercado Relevante. Variables que deben Considerarse para Determinarlo. Tesis [A]: I.1o.A.E.123 A (10a.). Seminario Judicial de la Federación. Libro 27, Febrero de 2016, Tomo III, página 2110.*

[674] El Perito refiere la obra de: Davis, Peter; Garcés, Eliana. Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis (p. 291). Princeton University Press. Edición de Kindle.

11. Que diga el perito si la AI realizó en el DP algún análisis de precios que le permitiera concluir que el nivel de precios del STMC y STMP difiere de un nivel de referencia que existiría en un mercado competido.

No existe en el DP un análisis que permita concluir que el nivel de precios del STMC y STMP difiere de un nivel de referencia que existiría en un mercado competido.

Por otro lado, tampoco hay un análisis de la dinámica competitiva. Las conclusiones del DP se basan en elementos meramente estructurales, que no identifican la dinámica de la competencia.

Por ejemplo, al considerar las participaciones de mercado, el DP se limita a apuntar que las participaciones de mercado son elevadas, pero no explica por qué en el STMC el líder en una ruta es un agente económico, pero no lo es en el otro mercado. Estos detalles revelan el peligro de centrarse en elementos estructurales ya que el análisis no puede explicar la dinámica del mercado.

Valoración de la pericial en economía

En las respuestas **1 a 11** el PERITO I realiza manifestaciones sobre cuestiones generales de la teoría y práctica de la política de competencia que no implican un análisis de los pronunciamientos del DP y, por lo tanto, tampoco acreditan las manifestaciones de BAJA FERRIES. Sin embargo, en aras de proporcionar mayor análisis de los pronunciamientos se señala lo siguiente:

En respuesta al **numeral 1** y **2** el PERITO 1 reflexiona sobre el concepto de condiciones de competencia y sobre la existencia de altos niveles de concentración en un mercado no representa necesariamente la falta de condiciones de competencia de este. Lo apuntado por el PERITO 1 constituyen reflexiones teóricas que no se relacionan con lo establecido en el DP, si bien en este se toman los niveles de concentración como un elemento —entre otros— para explicar las condiciones de competencia de los MERCADOS RELEVANTES, esto no quiere decir que sea el único que utilice la AI para llegar a las conclusiones a las que arribó en el DP.

Como fue referido anteriormente, el artículo 59 de la LFCE establece que dicha disposición es aplicable para analizar cualesquiera de los siguientes supuestos: (i) poder sustancial de mercado, (ii) condiciones de competencia, (iii) competencia efectiva; (iv) u otras cuestiones relativas al proceso de competencia y libre concurrencia.

Ninguna de las fracciones del artículo 59 de la LFCE establece que para cada procedimiento de los enunciados deba existir forzosamente un análisis y determinación de poder sustancial de mercado de alguno de los agentes económicos.

El presente procedimiento se substancia conforme al artículo 96 de la LFCE y tiene como finalidad resolver sobre la existencia de condiciones de competencia efectiva en un mercado y, por disposición expresa del artículo 59 de la LFCE, se deben analizar los elementos a que se refiere dicho artículo.

Como también fue mencionado, este procedimiento tiene como objetivo inmediato realizar un análisis estructural del mercado y determinar si existen condiciones de competencia efectiva, para el efecto de que, en caso de que no existan, la autoridad sectorial pueda establecer las medidas correspondientes que estén en su esfera competencial, para lograrlo..

En específico, la determinación de análisis de competencia se hace con base en los elementos que prevé el artículo 59 de la LFCE: la participación en el mercado; capacidad de fijar precios o restringir el abasto en el mercado; la existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores; la existencia y poder de los competidores; las posibilidades de acceso del o de los agentes y sus competidores a fuentes de insumos; el comportamiento reciente del o los agentes que participan en el mercado, y los demás que se establezcan en las DRLFCE, cuestión que en efecto se analizó en el DP.

Respecto a lo manifestado por el PERITO 1 en la respuesta a la **pregunta 2**, se señala que el análisis de la AI sí toma en cuenta que un mercado concentrado por sí solo no es sinónimo de ausencia de competencia. De hecho, el DP no pretende explicar la dinámica competitiva del mercado relevante únicamente con los datos de las participaciones de mercado y los índices de concentración (IHH). En el DP se consideran, en conjunto y de forma integrada, todos los elementos señalados en las seis fracciones del artículo 59 de la LFCE para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva. Por lo tanto, el DP no concluyó sobre las condiciones de competencia únicamente basado en los indicadores de participaciones y concentración.

De igual forma, en respuesta al **numeral 3**, el PERITO 1 señala que la existencia de agentes con poder sustancial implica la falta de condiciones de competencia del mercado. Por ende, indica que el análisis de competencia deberá recaer en una comparativa de las condiciones que presente el mercado, el supuesto poder sustancial del agente y las condiciones que habría en un escenario contrario competitivo pero realista y alcanzable.

Lo señalado por el PERITO 1 no se fundamenta en ningún ordenamiento legal. La AI únicamente está obligada a actuar conforme a lo establecido en la LFCE y sus disposiciones, por lo que es falso que para concluir ausencia de condiciones de competencia efectiva (en términos del artículo 96) deba concluirse la existencia de poder sustancial, y analizar sus implicaciones.

Sin perjuicio de lo anterior, un contrafactual nunca será observable, por lo que estará basado en supuestos.[675] De acuerdo con este razonamiento, el perito no explicó cómo se define un "*contrafactual más competitivo, realista y alcanzable*" ni cuáles serían los contrafactuales de los mercados relevantes definidos en el DP.

En respuesta a los **numerales 4** a **6** el PERITO 1 indica que el IHH es un indicativo de los niveles de concentración de mercado, sin ser un indicador para determinar si existen o no condiciones de competencia efectiva en un mercado determinado. Esta manifestación es una afirmación teórica que no se relaciona con los fundamentos analizados en el DP.

No obstante, el DP sí toma en cuenta que la literatura económica no ha llegado a un consenso sobre la causalidad entre la participación de mercado y poder de mercado, como se señaló en la respuesta al **numeral 2**, en el DP se analizaron todos los elementos señalados en las seis fracciones del artículo 59 de la LFCE.

---

[675] (Davis, P. y Garcés, E. , 2010, págs. 352-353).

En el análisis de las fracciones se incluye tanto el estudio de las características estructurales de los mercados relevantes, así como las situaciones que prevalecen en estos y que originan la ausencia de competencia efectiva. A manera de ejemplo, el DP no concluye que existen las capacidades de fijar precios y restringir el abasto solo porque los agentes económicos tienen un determinado porcentaje de participación en el mercado sino porque también existen normativas y situaciones con los usuarios de los servicios que permitieron determinar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva. Por lo tanto, el DP determinó correctamente la ausencia de condiciones de competencia efectiva.

Respecto a la respuesta a la **pregunta 5,** el PERITO 1 confirma que en la actualidad se sigue utilizando la participación de mercado, en conjunto con otros elementos, para determinar si uno o varios agentes económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante. Lo que deja en evidencia una contradicción, pues la AI sí analizó las condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes de conformidad con el artículo 59 de la LFCE.

De ese modo, el DP explica la dinámica competitiva y las condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes solo con el conjunto de elementos citados en la LFCE, y no con algún elemento aislado, coincidiendo así con la tendencia actual de la teoría económica.

Respecto a la respuesta a la **pregunta 6**, se señala que la teoría económica es clara respecto al uso de índices de concentración. Bajo ciertos supuestos, la mayor concentración conduce a mayores precios, lo que repercute negativamente en el bienestar social. La COFECE, así como otras autoridades de competencia de otras jurisdicciones, han establecido que cuando el nivel de concentración medido por el IHH rebasa los 2,000 o 2,500 (dos mil o dos mil quinientos) puntos ya se está ante un escenario que requiere análisis detallado, debido a que el mercado presenta una concentración moderada.[676]

Por ello, un IHH elevado es el primer indicio de problemas de competencia y debe ser complementado con otros elementos de análisis a fin de que pueda concluirse que tales problemas existen.

En el DP se consideran todos los elementos señalados en las seis fracciones del artículo 59 de la LFCE para resolver sobre las condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes, por lo que se reitera que el DP no concluyó sobre las condiciones de competencia únicamente basado en el indicador IHH.

En respuesta al **numeral 7,** el PERITO 1 reitera la necesidad de identificar el poder sustancial para la determinación de ausencia de condiciones de competencia, considerándolos como términos análogos. Esta es una afirmación teórica que no ataca las conclusiones contenidas en el DP. Se reitera que el DP se emitió en estricto apego a lo establecido en los artículos 59 y 96 de la LFCE y lo establecido por las DRLFCE.

En respuesta al **numeral 8,** el PERITO 1 indica la existencia de un error en el DP al no definir de manera exacta la configuración de Poder Sustancial de los agentes económicos, lo que, a su decir,

---

[676] Véase (U.S. Department of Justice & Federal Trade Commission, 2010, pág. 19), (Comisión Europea, 2009, pág. 3), y (Polinsky A., 2007, pág. 1156)

invalida las conclusiones respecto a las condiciones de competencia. El PERITO 1 apunta que el DP parece indicar tácitamente la existencia de poder sustancial conjunto de los agentes económicos (dado el análisis de competencia con base en el paralelismo de precios), lo que equivale a la existencia de colusión entre estos. Por lo anterior, el PERITO 1 señala que para la demostración de poder sustancial conjunto se debería probar la existencia de incentivos para tal colusión y demostrar que en conjunto los agentes pueden manipular precios arbitrariamente. Al respecto, se señala que es falso que, para resolver sobre condiciones de competencia efectiva, se deba determinar la existencia de agentes económicos con poder sustancial de mercado o que el artículo 59 de la LFCE establezca que el concepto de competencia efectiva es análogo al concepto de poder sustancial de mercado o que este sea un requisito necesario, pues dicho artículo es aplicable para analizar cualesquiera de los supuestos ahí referidos, de manera alternativa y no necesariamente cumulativa.

El PERITO 1 señala que el DP presenta dos MERCADOS RELEVANTES STMC, con participaciones de mercado distintas, y no explica el porqué de estas diferencias entre mercados. Por lo anterior, el PERITO 1 concluye que el DP no explica el funcionamiento de los mercados y la determinación de ausencia de competencia basada en el poder sustancia conjunto es débil. Al respecto, se señala que no es necesario explicar por qué en un mercado lidera uno de los agentes económicos y por qué en el otro lidera el otro agente económico, pues el procedimiento es el que corresponde a evaluar si hay condiciones de competencia efectiva, no como lo señala el PERITO 1 sobre poder sustancial o poder sustancial conjunto o sobre efectos coordinados en los MERCADOS RELEVANTES.

Lo manifestado por el PERITO 1 no es suficiente para concluir que deben presentar los mismos patrones y que la falta de estos conduzca necesariamente a concluir una falta del análisis de condiciones de competencia efectiva.

En la respuesta a la **pregunta 9,** se ataca al DP a partir de una interpretación incorrecta del análisis de participaciones de mercado del DP. El PERITO 1 desestima la estabilidad en las participaciones de mercado como un buen indicador de ausencia de condiciones de competencia en el mercado, por dos motivos: i) porque puede haber estabilidad de participaciones en mercados competidos; y ii) porque considera que presentaron variabilidad excesiva, cuando la teoría económica prevé estabilidad de participaciones en mercados con poca competencia.

En cuanto al inciso i) el PERITO 1 no refuta las conclusiones del DP, ya que el perito se limita a señalar que las participaciones de mercado de los agentes son estables . Al respecto, cabe señalar que además de la estabilidad en las participaciones de mercado de los agentes, en el DP se indica que existen únicamente dos participantes en el mercado, no se identifica la entrada de nuevos participantes, y que las participaciones de los agentes que operan en el mercado son altas, por lo que queda excluida la posibilidad de que la estabilidad de participaciones proceda de un mercado competitivo.

En cuanto al inciso ii) las participaciones de mercado totalmente estables solo podrían observarse en un cartel que funcione de manera perfecta, y ese escenario no es la hipótesis del DP. Por ello, es natural observar a la vez ausencia de condiciones de competencia efectiva y variaciones en las participaciones de mercado. De hecho, la variación de las participaciones siempre fue menor a

10% (diez por ciento) durante el PERIODO INVESTIGADO, de acuerdo con los datos presentados en el DP y con el análisis que realizó este Pleno con información que obra en el EXPEDIENTE.[677] Esto es indicio de que, aun cuando hay fluctuaciones en la demanda y las empresas las absorben de diferente manera, en términos generales, se mantienen las posiciones del mercado.

Respecto a la respuesta a la **pregunta 10**, el PERITO 1 confirma que, de acuerdo con la LFCE, no es necesario realizar una comparativa contra una referencia de precios para determinar condiciones de competencia efectiva en un mercado. Por lo cual, implícitamente concede que el análisis realizado en el DP cumple con los requisitos que exige la LFCE.

Sin embargo, el PERITO 1 también señala que, de acuerdo con la teoría económica, realizar esa comparativa sería conveniente porque ayuda a analizar la dinámica del mercado, pues los elementos estructurales no presentan una relación de causalidad con las condiciones de competencia.

Al respecto, este Pleno realizó una comparativa de tarifas en cuarenta rutas internacionales (Norteamérica, Sudamérica, mar Caribe y Europa) de transbordadores, como complemento al análisis del DP. Dentro de las rutas con distancias comparables, se observó que las dos rutas del DP (Pichilingue-Mazatlán y Pichilingue-Topolobampo) se encuentran entre las que tienen las tarifas por kilómetro más altas. Lo anterior fue señalado por [A] cuando manifestó que "*Adicional a lo anterior los costos que el proveedor manejan son altos en comparación con servicios similares en otros puertos,* [A] *estima que el servicio de* [B] *es aproximadamente $8,000 pesos más caro en comparación con otros puertos*".[678]

Se recabaron tarifas de cuarenta navieras que cubrían treinta y nueve rutas diferentes en las regiones de Norteamérica, Sudamérica, mar Caribe y Europa (mar del norte, mar Báltico y mar Mediterráneo). Las categorías de tarifas fueron: pasajeros turísticos, pasajeros residentes, automóviles (vehículo personal o turístico) y *trailers* (vehículo de carga comercial). Las tarifas se convirtieron a pesos mexicanos de dos mil veintitrés y a dólares en paridad de poder de compra (PPP, por sus siglas en inglés), para ser comparables entre sí tomando en cuenta el poder adquisitivo de la demanda por país.

Las rutas más relevantes para el análisis son las que tienen una distancia similar a las rutas investigadas, las cuales se detallan en el cuadro siguiente:

Rutas comparables de transbordadores a nivel internacional, 2023

[677] Páginas 129 y 132 del DP, y estimaciones de este Pleno con información del folio 12324 (archivo "*Tabla 7 Anexo 15.xlsx*").
[678] Folio 14190. Consultable en el numeral 4.2.30. del apartado de "*Alcance y Valor de las pruebas*" de la presente resolución.

Eliminado: 4 palabras.

(Kilómetros)

Ruta	Distancia	Países
FT Lauderdale - Grand Bahama	137	Estados Unidos, Bahamas
Pichilingue - Topolobampo	206	México
Barcelona - Mallorca	215	España
Buenos Aires - Montevideo	221	Argentina, Uruguay
Piraeus - Chania	272	Grecia
Barcelona - Ibiza	287	España
Livorno - Olbia	300	Italia
Hook of Holland - Harwich	319	Países Bajos, Reino Unido
Pichilingue - Mazatlán	416	México
Turku - Estocolmo	469	Finlandia, Suecia
Kiel - Oslo	613	Alemania, Noruega
Cádiz - Santa Cruz de La Palma	1,533	España
Helsinki - Travemunde	1,698	Finlandia, Alemania

Fuente: Elaboración propia con información de diversas páginas de internet.

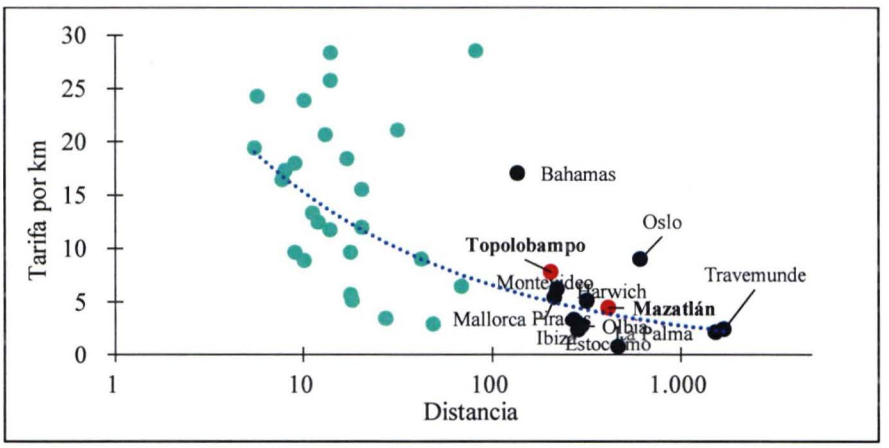
De cada ruta se seleccionaron las tarifas más baratas que cubrieran el servicio de traslado. En el servicio de transporte de pasajeros la tendencia general es que conforme más larga es la ruta, disminuye la tarifa por kilómetro (Gráfica 1). Esto puede deberse a que los costos fijos de las navieras se reparten entre más kilómetros de viaje. Sin embargo, dentro de las rutas con distancias comparables se observa que las rutas de Mazatlán y Topolobampo se encuentran entre las que tienen las tarifas por kilómetro más altas.

Analizando las tarifas ajustadas por PPP, se aprecia un encarecimiento de las rutas investigadas respecto al poder de compra de la demanda mexicana (Gráfica 2). Por ejemplo, considerando sus respectivos poderes adquisitivos, a un consumidor mexicano le sale más caro un viaje largo en transbordador desde Topolobampo o Mazatlán que a un consumidor sueco viajar a Estocolmo, o un consumidor español ir a Santa Cruz de La Palma.

Gráfica

Tarifa mínima por kilómetro en el servicio de pasajeros en rutas internacionales de transbordador, 2023

(Pesos y kilómetros)

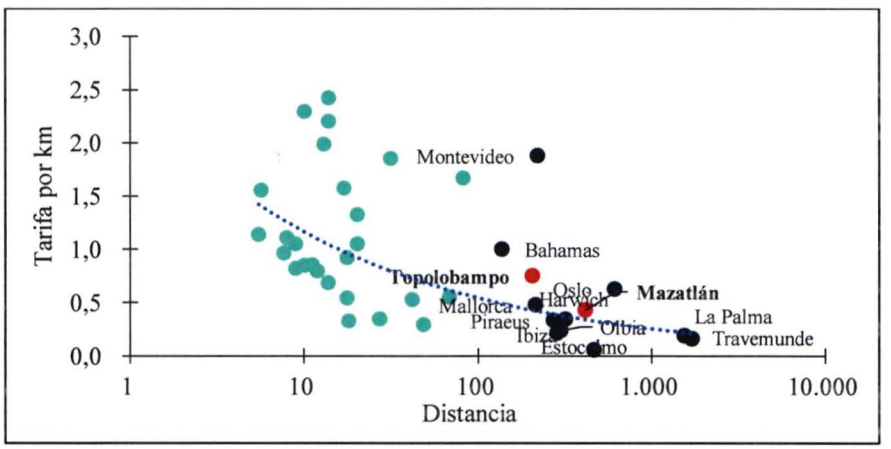


Fuente: COFECE con información de diversas páginas de internet.

Gráfica 2

Tarifa mínima por kilómetro en el servicio de pasajeros en rutas internacionales de transbordador, 2023

(Dólares PPP y kilómetros)



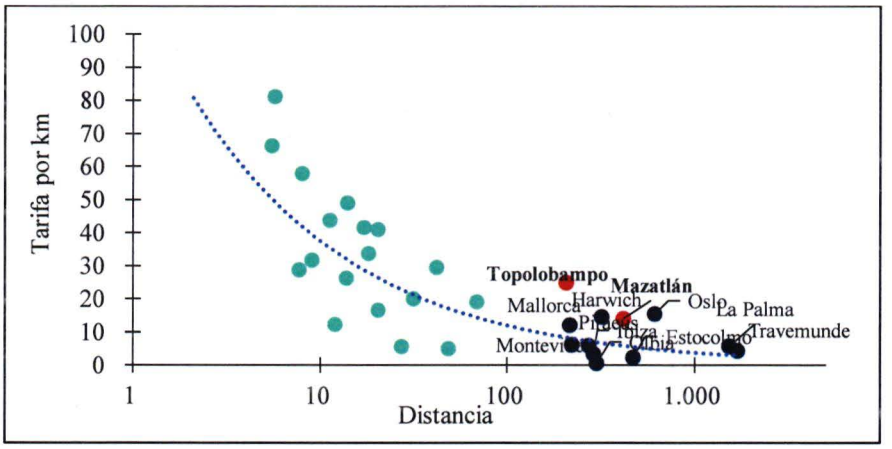
Fuente: COFECE con información de diversas páginas de internet.

Se concluye lo mismo cuando se analizan las tarifas de automóvil: las rutas mexicanas son relativamente caras por kilómetro de trayecto (Grafica 3) y los consumidores mexicanos están dentro de los que les resulta más caro pagar un viaje de este tipo dado su poder adquisitivo (Gráfica 4).

Gráfica 3

Tarifa mínima por kilómetro en el servicio para automóviles en rutas internacionales de transbordador, 2023

(Pesos y kilómetros)

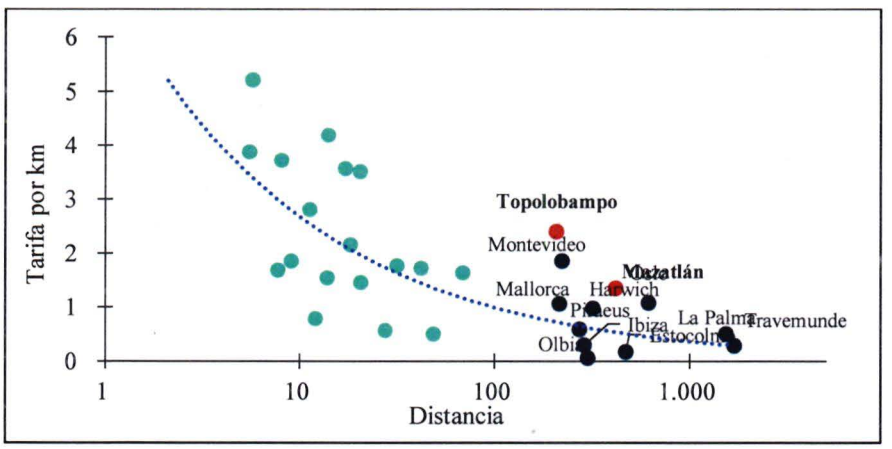


Fuente: COFECE con información de diversas páginas de internet.

Gráfica 4

Tarifa mínima por kilómetro en el servicio para automóviles en rutas internacionales de transbordador, 2023

(Dólares PPP y kilómetros)



Fuente: COFECE con información de diversas páginas de internet.

Al comparar la relación entre tarifas de pasajero y auto en cada ruta, se observa que las rutas más cortas tienen tarifas de autos proporcionalmente más caras respecto a sus tarifas de pasajeros (Gráfica 5). Esto podría ser indicio de que la maniobra para abordar en auto es un costo fijo que se prorratea entre pocos kilómetros, obligando a que la tarifa por kilómetro en rutas cortas sea más elevada.

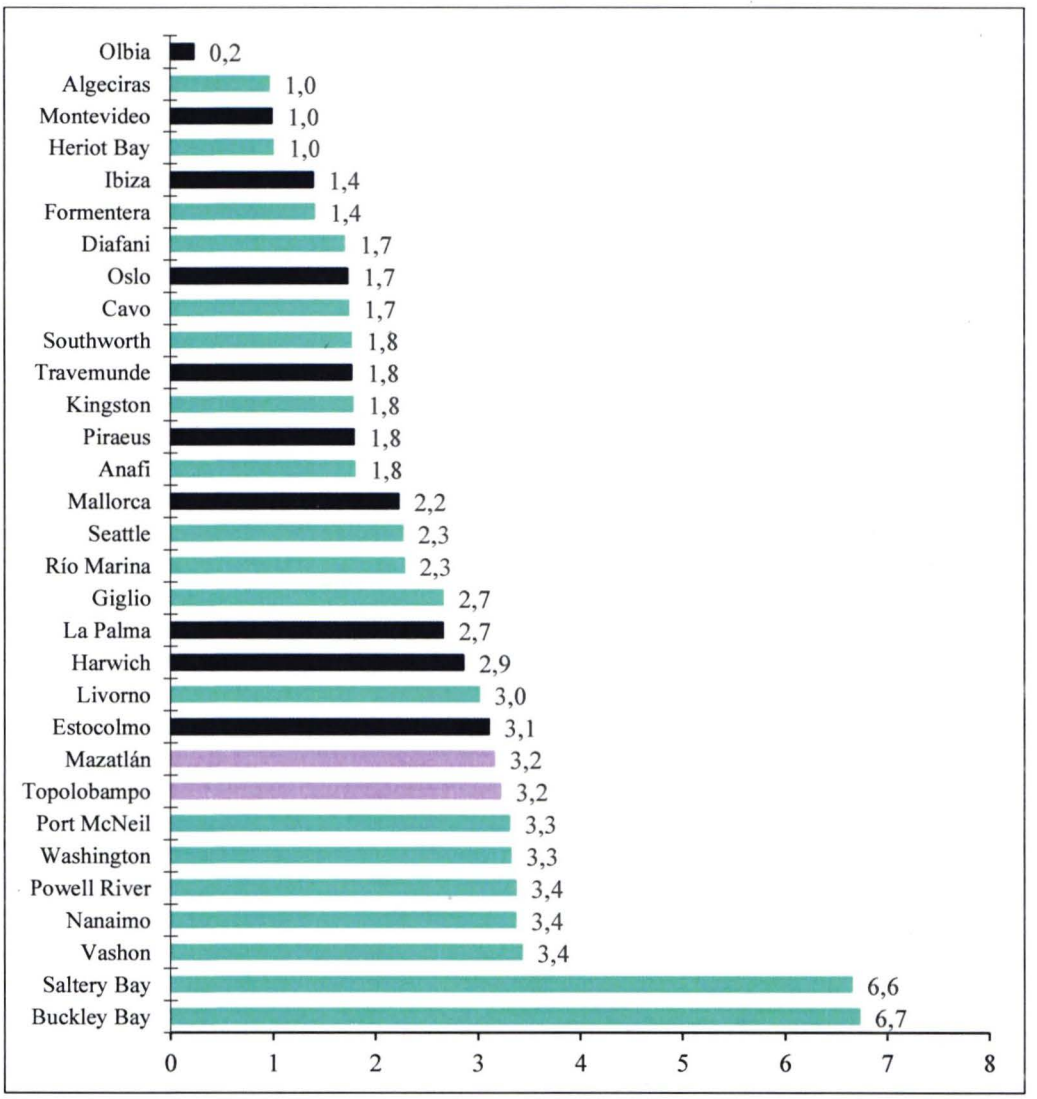
Las rutas de Mazatlán y Topolobampo tienen un costo por kilómetro alto. Dichas rutas tienen comportamiento de rutas cortas, con tarifas de auto proporcionalmente más caras, aunque

realmente sean rutas largas. Esta situación puede implicar que las condiciones de competencia en el servicio de carga para automóviles son peores que en el servicio para pasajeros a pie.

Gráfica 5

Relación de tarifas mínimas por kilómetro de pasajero y automóvil en rutas internacionales de transbordador, 2023[679]

(Tarifa mínima por km auto / tarifa mínima por km pasajero)



Fuente: COFECE con información de diversas páginas de internet.

[679] En azul se presentan las rutas que son igual o más largas que la ruta más corta de los MERCADOS RELEVANTES; con verde se presentan las rutas más cortas que ambos MERCADOS RELEVANTES.

Ya sea comparando en pesos mexicanos de dos mil veintitrés o en dólares PPP (paridad de poder de compra), en tarifas de pasajeros o de automóviles, las rutas de Mazatlán y Topolobampo son de las más caras. En particular, las tarifas de auto con respecto a las de pasajero son comparativamente de las más caras, lo cual podría indicar que hay problemas de condiciones de competencia en el STMC para usuarios particulares.

Por lo tanto, incluso una comparativa contra precios de referencia internacionales apunta al mismo resultado que ya muestra el DP siguiendo únicamente los requisitos pedidos por la Ley.

Respecto a la respuesta a la **pregunta 11**, se señala que la AI está obligada solamente a realizar lo señalado en la LFCE y sus DRLFCE por lo que no necesariamente debe realizar análisis de precios. Como el DP no incurre en falta alguna al no realizar el análisis de precios, el peritaje debió presentar evidencia o el análisis de precios que cambie las conclusiones del DP.

Sin perjuicio de lo anterior, y como ya se mencionó, este Pleno realizó una comparativa de tarifas en rutas de transbordadores a nivel internacional. Sin embargo, dentro de las rutas con distancias comparables se observa que las rutas de Mazatlán y Topolobampo se encuentran entre las que tienen las tarifas por kilómetro más altas. Al analizar las tarifas ajustadas por PPP, se aprecia un encarecimiento de las rutas investigadas respecto al poder de compra de la demanda mexicana.

Se concluye lo mismo cuando se analizan las tarifas de automóvil: las rutas mexicanas son relativamente caras por kilómetro de trayecto y los consumidores mexicanos están dentro de los que les resulta más caro pagar un viaje de este tipo dado su poder adquisitivo.

Las rutas de Mazatlán y Topolobampo tienen un comportamiento de rutas cortas, con tarifas de auto proporcionalmente más caras que otras rutas internacionales de transbordador. Esta situación puede implicar que las condiciones de competencia en el servicio de carga para automóviles son peores que en el servicio para pasajeros a pie. Por lo tanto, una posible conclusión es que en el STMC de usuarios particulares hay ausencia de condiciones de competencia efectiva.

12. Que diga el perito cómo se puede probar la capacidad de los agentes económicos para fijar precios.

La forma más clara de probar la capacidad de los agentes económicos para fijar precios es compararlos respecto de una referencia competitiva, como se mencionó en la respuesta a la pregunta 10.

No obstante, generalmente se recurre a métodos indirectos. Para inferir la existencia y la magnitud del poder de mercado, las autoridades de competencia suelen recurrir a las participaciones y a la concentración en el mercado, así como a los márgenes y las utilidades de las empresas, aunque estas metodologías están lejos de ser perfectas.

Inferir la existencia de poder de mercado debido a la presencia de altas concentraciones o de altas participaciones de mercado puede estar equivocada por varias cuestiones, incluidas las siguientes: si no existen barreras a la entrada, ninguna empresa puede ejercer poder de mercado, sin importar lo grande que pueda ser su cuota de mercado; una empresa podría tener una gran participación de

mercado, no porque la empresa tenga poder de mercado, sino porque tiene costos bajos o vende productos superiores.[680]

En la literatura económica se han desarrollado una variedad de modelos econométricos diseñados para medir el poder de mercado. A continuación, se presentan y describen brevemente algunos de ellos.[681]

a) *Respuesta a variación en los costos.* Identificar un periodo de tiempo donde únicamente una de las empresas enfrenta un incremento en sus costos puede revelar si esta cuenta con la capacidad de fijar precios. Ante este escenario, la empresa que vio sus costos incrementados será la única con los incentivos a incrementar sus precios, lo que permite un análisis sistemático de si podrá o no hacerlo. Si la empresa efectivamente cuenta con la capacidad de fijar precios aumentará el precio de su producto (no necesariamente en la misma proporción). Pero si la empresa identifica que un aumento en precios se traducirá en una pérdida de demanda importante ante sus competidores (ya sea por una alta sustituibilidad entre los productos o por una respuesta agresiva por parte de sus competidores) y decide no incrementar el precio, se puede concluir que la empresa no cuenta con poder de mercado.

   La autoridad podría haber realizado un ejercicio en este sentido ya que contaba con la información suficiente para identificar un evento con estas características, por ejemplo la adquisición de un nuevo navío, la modernización de instalaciones o cualquier incremento en costos que se diera de manera aislada sobre uno de los competidores, así como con acceso a la información contable financiera para comprobar las hipótesis, lo que le hubiera permitido identificar si alguno de los competidores contaba con la capacidad de fijar precios.

   Esta metodología permitió diferenciar el alto grado de poder con el que contaba una cervecera en la década de mil novecientos setenta en comparación con el reducido poder de mercado que tenía uno de los competidores, aun cuando ambas empresas contaban con participaciones de mercado parecidas a nivel nacional y pese al hecho de que cada una contaba con altas participaciones en regiones específicas del país, condiciones muy similares a las del mercado que fue analizado.[682]

b) *Respuesta ante variaciones en la elasticidad de la demanda.* La idea de este método es que, en ausencia de elasticidad en la demanda, existen las condiciones para ejercer poder de mercado debido a la falta de sustitutos por el lado de la demanda que enfrentan los consumidores.

   Al observar la respuesta del mercado ante cambios en la elasticidad de la demanda, este método permite distinguir entre mercados donde los competidores están ejerciendo cierto grado de poder de mercado de aquellos donde los competidores son incapaces de hacerlo.

   La lógica es la siguiente: si el mercado es competitivo, la competencia mantendrá los precios cercanos a los costos, a pesar de que la demanda se haya vuelto más inelástica, evidenciando la incapacidad de los agentes para fijar precios. Si, por el contrario, un incremento en la inelasticidad de la demanda permite a las empresas cobrar tarifas más elevadas que se encuentren muy por encima del nivel competitivo, su capacidad de fijar precios quedará en evidencia.[683]

---

[680] El Perito refirió la obra de *Jonathan Baker, Empirical Methods of Identifying and Measuring Power, 61 Antitrust Lay Journal (1992).*

[681] El Perito menciona que "*Una* [sic] *análisis más detallado se encuentra en Jonathan Baker, Empirical Methods of Identifying and Measuring Power, 61 Antitrust Lay Journal (1992) y Bresnahan, Timothy, (1989), Empirical studies of industries with market power, ch. 17, p. 1011-1057 in Schmalensee, R. and Willig, R. eds., Handbook of Industrial Organization, vol. 2.*"

[682] El PERITO 1 hace referencia a Jonathan Baker, Empirical Methods of Identifying and Measuring Market.

[683] Idem.

El acceso a la información contable de las empresas puede dar una buena aproximación de su función de costos y, por ende, de sus márgenes de ganancia, lo que hubiera evidenciado en qué medida la supuesta ausencia de sustitutos por el lado de la demanda señalada en el DP permite a los competidores fijar precios a voluntad. Si los precios que se están cobrando en el STMC y el STMP son cercanos a los costos, es difícil argumentar la ausencia de competencia efectiva, a pesar de la ya señalada falta de sustituibilidad argumentada en el DP.

Un estudio de competencia efectiva que puede dar paso a la regulación del mercado debe tener muy en claro el margen crítico que sería admisible en el mercado. La ausencia de un análisis de costos y de un margen que se considere "aceptable" para las condiciones específicas del mercado refuerzan el señalamiento de que el DP se centró en analizar los niveles competitivos presentes en el mercado sin molestarse en compararlos contra un contrafactual competitivo, siendo esto último el punto central de un análisis de competencia.

c) *Estimación de parámetros que miden el nivel de competencia.* Si el motivo para no recurrir al segundo método de la lista es debido a la creencia de que los márgenes de precio-costo no pueden ser observados directamente de los datos contables, la Nueva Escuela de Organización Industrial (NOIE) provee de modelos econométricos de interacción oligopólica donde los costos son un parámetro desconocido por estimar.

Los modelos emplean series de tiempo del precio y la cantidad de cada empresa como variables observables y cuentan con tres conjuntos de parámetros desconocidos: costos, demanda y conducta empresarial. El parámetro estimado para la conducta empresarial es un parámetro positivo que varía entre cero y uno, siendo cero el valor asociado a la competencia perfecta y uno el valor asociado al monopolio.

El uso de este tipo de modelos permite comparar el desempeño predictivo de distintos modelos de interacción oligopólica, dando paso a contrafactuales mucho más asertivos con los cuales comparar los niveles de competencia que se observan en el mercado (entre ellos el precio) revelando información que pocas veces el comparativo contra el inobservable mercado con competencia perfecta podrá identificar correctamente.[684]

El abanico de modelos econométricos elaborados con la intención de identificar y cuantificar el poder de mercado de las empresas, su capacidad de fijar precios y/o de restringir la demanda es abundante y se sigue incrementando con el paso del tiempo.

El DP, más que recurrir a uno de estos modelos, realizó el análisis de la capacidad de los agentes económicos para fijar precios basándose únicamente en un análisis parcial de uno de los costos, sin analizar el comportamiento de los demás. El método que utilizó no es el idóneo, ya que se basó en el incremento en el precio del combustible, insumo que les afecta a los dos competidores por igual, lo cual dificulta obtener conclusiones. Adicionalmente, hubo variaciones importantes con otros costos que no fueron tomados en cuenta.

Desde mi punto de vista el DP no prueba la capacidad de fijar precios de los agentes económicos.

La respuesta a la **pregunta 12** trata sobre cuestiones generales de la teoría y práctica de la política de competencia y cómo a su consideración debería acreditarse la capacidad de fijar precios, y no tiene por objeto acreditar alguna manifestación de BAJA FERRIES. Sin embargo, en aras de

---

[684] El PERITO 1 refiere a *Bresnahan, Timothy, (1989), Empirical studies of industries with market power, ch. 17, p. 1011-1057 in Schmalensee, R. and Willig, R. eds., Handbook of Industrial Organization, vol. 2.*

proporcionar mayor análisis de los pronunciamientos se señala que el perito no refuta al DP pues confirma que es una práctica común y estandarizada realizar ese análisis con indicadores estructurales del mercado (participaciones y concentración del mercado), o con márgenes de las empresas, pues diversas autoridades de competencia así lo realizan.

El perito opina que existen otras formas de medir el poder de mercado, las cuales sugiere dadas las grandes participaciones y concentración de mercado. Sin embargo, BAJA FERRIES y el perito no presentaron alguno de los modelos propuestos.

Finalmente, en cuanto al método específico usado por el DP para determinar la capacidad de fijar precios, el perito cuestiona el método utilizado por la AI (comparación del precio del servicio contra el costo del combustible) señalando que hubo otros costos que no se tomaron en cuenta. Sin embargo, el perito no presenta información ni algún análisis económico que contradiga los argumentos del DP. Durante el periodo investigado (dos mil dieciocho a dos mil veintidós) el diésel representó, en promedio, [redacted] de los costos financieros y operativos de BAJA FERRIES, [redacted] a la de otros rubros destacados por la propia BAJA FERRIES, como el [redacted] promedio de los costos portuarios.[685] Dadas las magnitudes anteriores se concluye [redacted] del precio del combustible en los costos financieros y operativos de BAJA FERRIES.

13. Que diga el perito si el precio al consumidor final debe moverse en la misma proporción que el precio de uno de los insumos para determinar que un agente económico no tiene capacidad de fijar precios.

El DP menciona que la capacidad de los agentes económicos de fijar precios se deduce porque los precios del servicio final no cambiaron a pesar de que el combustible, uno de los principales insumos para proveer el servicio, tuvo fuertes variaciones durante el periodo de estudio.

Sin entrar a discutir que durante el PERÍODO hubo cambios en los costos de otros insumos que podrían haber contrarrestado las variaciones en los costos del combustible, como fue señalado en la respuesta del agente económico al DP, el proceso de fijación de precios puede tener dinámicas muy distintas sin que signifique que los agentes económicos tengan la capacidad de fijar precios.

Un estudio de Banxico en el mercado de distribución al por menor de gasolina de México, documentó que el traspaso de los precios de gasolina al mayoreo al consumidor final sigue un comportamiento llamado de "*cohete y pluma*". Los incrementos en precios suelen traspasarse inmediatamente al precio final (como cohete) mientras que las caídas en el precio a mayoreo se traspasan lentamente (como pluma).[686] Es decir, cuando los precios de la gasolina al mayoreo bajan existe un rezago importante para que los precios al consumidor final empiecen a bajar. Ese mismo estudio determina que esta dinámica de precios no quiere decir que existe capacidad para fijar precios.

El mercado de la venta al por menor de gasolina es un mercado altamente competitivo donde ningún agente cuenta con la capacidad de fijar precios sin enfrentar una pérdida de demanda significativa ante sus competidores y donde el insumo principal (la gasolina) representa más de [redacted]

---

[685] Estimaciones de este Pleno con información del archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*." analizado en el apartado "*Alcance y valor de las pruebas*" de la presente resolución.

[686] El PERITO 1 hace mención del estudio de *Contreras, B., Leal, R., Mosqueda, J. y Salcedo, A. (2020). Competition and Coordination in the Mexican Retail Market for Gasoline. Banco de México. Working papers No 2020-15.*

Eliminado: 19 palabras.

B de los costos. A pesar de esto, los precios de venta no se mueven en la misma proporción ante reducciones en los precios del insumo principal, evidenciando que aun cuando los precios de venta no sigan los costos de los insumos, esto no significa capacidad de fijación de precios.

En la respuesta a la **pregunta 13** el perito elude probar su hipótesis al señalar: "*Sin entrar a discutir que durante el periodo hubo cambios en los costos de otros insumos que podrían haber contrarrestado las variaciones en los costos del combustible*", por lo que sus manifestaciones carecen de evidencia o información.

De hecho, como se ha mencionado anteriormente, la AI calculó correctamente la importancia del diésel en los costos operativos y financieros de BAJA FERRIES. En dos mil veintidós los servicios portuarios constituyeron el ** de los costos financieros y operativos frente al ** que representaron los combustibles. Durante el periodo dos mil dieciocho a dos mil veintidós, el diésel representó, en promedio, el ** mientras que los costos portuarios representaron, en promedio, **).[687]

De la estimación de los cambios porcentuales anuales, y de todo el periodo de los combustibles, y los costos portuarios reportados por BAJA FERRIES se puede observar que partir de dos mil veintiuno los costos por combustibles ** que los portuarios e incluso, en dos mil veintidós, éstos últimos ** respecto a dos mil veintiuno:

Cambio porcentual de los costos operativos y financieros de BAJA FERRIES, 2018-2022[688]

**

De lo anterior se concluye que los costos portuarios no explican las variaciones de tarifas de BAJA FERRIES, por lo que, si bien el DP omitió analizarlos, esta omisión no implicó una deficiencia en el análisis.

Por otro lado, de la revisión del estudio de BANXICO citado por el perito se advierte que las conclusiones fueron que: i) los precios al consumidor se ajustan más lentamente que los precio al por mayor; ii) una mayor competencia se traduce en precios más bajos y menores márgenes de beneficio; y iii) una mayor competencia implica una transmisión más rápida tanto de los aumentos como de las disminuciones de los precios al por mayor.[689]

Por lo tanto, los resultados del estudio concuerdan con el DP, por las siguientes razones: en el mercado del estudio, y hasta marzo de dos mil diecinueve, participaron 10,343 (diez mil trescientas cuarenta y tres) estaciones de servicio mientras que en los mercados relevantes de STMC y STMP

---

[687] Estimaciones con información del archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*." analizado en el apartado "*Alcance y valor de las pruebas*" de la presente resolución.

[688] Los datos de 2022 son hasta octubre. Los costos operativos y financieros son para el STMC y el STMP. El dato de la columna 2018-2022 es el cambio porcentual de 2022 con respecto a 2018. Elaboración propia con información del folio 1330 (archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*").

[689] (Contreras, B., Leal, R., Mosqueda, J. y Salcedo, A. , (2020) , pág. 41).

Eliminado: 1 tabla y 29 palabras.

participaron dos agentes económicos y un agente económico respectivamente. En segundo lugar, el estudio citado señala que una mayor competencia implica una transmisión más rápida de las variaciones de los precios de los insumos a los precios finales. Sin embargo, en el DP se observa que los precios del diésel no se transmiten a las tarifas, cuando estos disminuyen.

14. Que diga el perito si el DP demostró que el diésel es el principal insumo para la prestación del STMC y STMP y si los precios finales en esos mercados debían seguir las variaciones en el precio del diésel.

El análisis de la estructura de costos que se muestra en el DP es bastante limitado. El DP se limita a señalar el porcentaje promedio que representó el diésel dentro de los diez principales costos operativos de las NAVIERAS, pero no menciona ningún otro de los costos ni tampoco menciona la diferencia entre el porcentaje promedio del diésel y el segundo insumo más costoso, por lo que resulta imposible saber qué tanto se distanciaba la participación del diésel respecto de los demás insumos para ser considerado como el único insumo relevante para el análisis.

De acuerdo con la respuesta al DP por parte de BAJA FERRIES, los costos portuarios representaron el B de los costos para la NAVIERA en dos mil veintidós, porcentaje que B el combustible para ese año. Adicionalmente, el incremento en los costos portuarios (B , principalmente) coincide con la baja en los precios del combustible, tal que se compensan, por lo que no existe una disminución clara de costos.

Esperar que los precios de venta sigan las variaciones en el precio del diésel cuando existen otros insumos con porcentajes de participación importantes en la estructura de costos es incorrecto.

Por otro lado, y como se explicó en la pregunta 13, aun en mercados muy competidos como lo es el de la distribución al por menor de gasolina, la dinámica de precios puede resultar contraintuitiva y asimétrica.

En la respuesta a la pregunta 14, el Perito cuestiona el método utilizado por la AI en la comparación del precio del STMC y STMP contra el costo del combustible señalando que hubo otros costos que no se tomaron en cuenta. El Perito advierte que el DP se limita a señalar un porcentaje promedio del costo del diésel durante el PERIODO, sin indicar los porcentajes de los demás costos en que incurrieron las NAVIERAS, para así verificar si es factible tomar al diésel como el único costo relevante para su análisis.

Como se aprecia en la sección "*5.2. Condiciones de Competencia*" de esta resolución, el diésel constituyó el B de los costos operativos y financieros de TMC, asimismo, BAJA FERRIES señaló diversas variables a considerar como costos operativos y financieros, de los cuales se advierte que el B , con un promedio de B , siendo el costo B durante cada año del PERIODO de acuerdo a las constancias del EXPEDIENTE.[690] Aunado a lo anterior, el Perito no presenta información ni algún análisis económico que acredite cómo la valoración de los demás costos señalados por las NAVIERAS alteran las conclusiones contenidas en el DP. Asimismo, el indicar que la dinámica de precios puede ser contraintuitiva y

[690] Veáse el punto **4.2.7.24** de esta resolución.

Eliminado: 37 palabras.

asimétrica es una mera afirmación sin comprobar, que no contraviene algún postulado del análisis de precios del DP.

A lo largo del apartado "*3.3.2. Capacidad para fijar precios en los MERCADOS RELEVANTES*" de esta resolución, este Pleno contrastó y analizó la información presentada en el DP y en las manifestaciones y se obtuvo:

1. Es falso que los costos portuarios representaran [B]) de los costos. El archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*"[691] presentado como respuesta al requerimiento de información de la AI contiene los conceptos "[B]" separados. Sin embargo, en las manifestaciones presentaron el archivo "*Índice tarifas vs Costos 2018-2022 índice julio 2019.xlsx*" en el que el concepto "[B]" aparece como un costo portuario. Al analizar el primer archivo para verificar si, además de los [B], había algún otro costo portuario que debiera analizarse para comprobar que los costos portuarios representaron [B] de los costos financieros y eran [B] que los combustibles. No obstante, los combustibles son [B] y los costos portuarios y [B] no equivalen al [B].
2. Se encontró que el costo de los [B] a partir de dos mil veinte. Sin embargo, esto no cambia las conclusiones del DP.
3. Los datos de los principales costos financieros y operativos muestran que los combustibles [B] que los costos portuarios aun cuando se suman los costos de los [B]
4. El archivo "*Índice tarifas vs Costos 2018-2022 índice julio 2019.xlsx*" no tiene información de los costos de los combustibles ni de los costos totales. Lo anterior no permite verificar si los costos portuarios [B] que los combustibles ni la relevancia que tienen cada uno sobre los costos totales.

Por lo tanto, ni en la información entregada como respuesta al requerimiento de información ni en la información entregada en el ESCRITO DE MANIFESTACIONES DE BJ se encontró que los costos portuarios [B] que el combustible, lo que hace que sus manifestaciones no desvirtúen las conclusiones del DP.

15. Que diga el perito si la presencia de una regulación que no castiga por reducir la capacidad ofertada es evidencia de la capacidad de restringir el abasto.

La presencia de una regulación que no castiga por reducir la capacidad ofertada es irrelevante para determinar la capacidad de un agente para restringir el abasto.

Que exista una ley que no castigue por la interrupción del servicio no genera ningún incentivo sobre los agentes a reducir la oferta ni les brinda la capacidad de hacerlo. Un agente con capacidad para restringir el abasto lo hará persiguiendo sus propios intereses. Si no existe un beneficio económico por reducir la oferta el agente no tiene incentivo alguno para hacerlo, por más que la ley se lo permita.

---

[691] Folio 1330.

Eliminado: 44 palabras.

> Más aún, incluso bajo el supuesto de que existiera el incentivo a reducir la oferta sin la preocupación de una sanción por parte de las autoridades, esto no quiere decir que los competidores no aprovecharán para incrementar su participación.
>
> La regulación no impide ni limita las acciones de los competidores, por lo cual, no existe motivo para creer que esta regulación sea evidencia de capacidad para restringir el abasto.

Respecto a la respuesta a la **pregunta 15,** se señala que el artículo 59 de la LFCE requiere analizar si los agentes económicos pueden restringir el abasto; esto es, si tienen las capacidades fácticas para reducir su oferta; pero no exige una revisión de los incentivos o motivaciones para restringir el abasto. Un agente racional podría tener incentivos para tal reducción, pero no causará efectos nocivos en el mercado si no tiene capacidad real para ello.

El DP evalúa la capacidad de restringir el abasto en función de los competidores actuales o potenciales y posteriormente analiza si existe algún elemento adicional en la regulación que facilite o penalice la restricción del abasto: si la regulación fuera más estricta y no diera oportunidad a reducir la oferta, BAJA FERRIES no podría restringir el abasto aun cuando no existieran competidores potenciales. Por ello es falso el dicho del perito de que la regulación que no castiga la reducción de la oferta sea un hecho irrelevante.

BAJA FERRIES es el único agente económico en el mercado de STMP y no hay evidencia de que exista algún competidor potencial.

Las capacidades disponibles en el STMC no son suficientes para responder a una restricción de abasto por parte de cualquiera de los competidores. En el DP hay cuatro manifestaciones de clientes del STMC que señalan que por averías de los barcos se generaron retrasos en las frecuencias de los transbordos. Con esas manifestaciones, el DP demuestra que la demanda sufrió interrupciones y que no fue atendida en el corto plazo por otros agentes económicos.[692]

Un punto adicional sobre la capacidad de restringir el abasto es la escasa facilidad con la que los usuarios pueden cambiar entre TMC y BAJA FERRIES. Hay dos manifestaciones en el DP que señalan que cuando [redacted]. [693] Otra manifestación señala que el tiempo entre la solicitud del servicio y la cita para el embarque fue de [redacted], [694] por lo que las [redacted]. Por

---

[692] Páginas 150 y 151 del DP.

[693] Al respecto, [redacted] manifestó que "[…] [redacted]". Folios 14122 y 13566.

[694] [redacted] manifestó que: "[…] [redacted] indicó que: "[…] [redacted]. Folios 13781 y 13979.

Eliminado: 6 renglones y 80 palabras.

lo tanto, una interrupción del servicio de STMC impiden que los viajes se realicen de manera continua en el mercado relevante de STMC.

La ausencia de competidores en el STMP (junto con el problema de saturación advertido en esta Resolución) provoca que se observe que ante una interrupción en el servicio, el competidor no cuenta con la capacidad necesaria para atender la demanda que deja desatendida y, por lo tanto, ese factor permite que BAJA FERRIES tenga la capacidad para restringir el abasto, aunque quizás no tenga los incentivos, lo que hace que sus manifestaciones no controviertan las afirmaciones del DP.

16. **Que diga el perito qué indica la disminución de la oferta por causas ajenas, como una descompostura, respecto de la capacidad de restringir el abasto.**

    La disminución de la oferta por causas ajenas a las decisiones de los agentes no tiene nada que ver con su capacidad de restringir el abasto. Como ya se ha mencionado, la decisión de restringir el abasto tiene como objetivo el incremento de los beneficios de dicho agente, en caso de existir, la disminución será en la cantidad que resulte óptima para maximizar sus beneficios, una reducción de oferta que se encuentra fuera de su control no garantiza un incremento en sus beneficios y, por el contrario, podría mermar los beneficios de la empresa.

    La reducción de la oferta por causas ajenas también podría ser irrelevante si la demanda se encuentra satisfecha aun con la oferta reducida.

    Lo que sí podría evidenciar una reducción de la oferta que "muerda", es decir que sea menor a lo que el mercado demanda, es la sustituibilidad que existe en el mercado tanto por el lado de la oferta como por el lado de la demanda. Al verse reducida la oferta, los consumidores podrían acudir a los servicios que consideren sustitutos, mientras que, por su parte, los competidores podrían incrementar su oferta para hacerse de la demanda que se está dejando desatendida (no se descarta la posible entrada de nuevos competidores). Si toda la reducción de la oferta logra ser capturada por los demás competidores se tendrá evidencia de que el agente económico no tiene la capacidad de restringir el abasto.

    Más allá de estos, eventos que caen fuera del control de los oferentes y que se traducen en una reducción de la oferta nada tienen que ver con su capacidad para restringir el abasto.

17. **Que diga el perito si los argumentos que presenta el DP son suficientes para probar restricción en el abasto.**

    Desde mi punto de vista, los argumentos presentados en el DP no son suficientes para probar que los competidores pueden restringir el abasto. El DP señala tres argumentos: (1) que la regulación no castiga a los proveedores de servicio por dejar de prestarlo; (2) que las capacidades disponibles de los proveedores no son suficientes para responder a una restricción de abasto por cualquiera de los competidores; y (3) que se han presentado interrupciones del servicio por periodos prolongados sin que haya entrado nueva capacidad o nuevos competidores.

    La pregunta 15 responde a los señalamientos del punto número (1). El hecho de que la regulación no imponga un castigo por dejar de prestar el servicio no genera los incentivos para reducirla ni la capacidad de hacerlo.

    En cuanto al punto (2), que las capacidades disponibles no son suficientes para responder a una restricción en el abasto del competidor, las afirmaciones del DP no guardan el contexto adecuado. El ejercicio conceptual que aplicó el DP es el siguiente: si un competidor restringe el abasto o deja

de prestar el servicio en alguno de los mercados, el otro difícilmente podría cubrir la demanda que era previamente atendida por su contraparte.[695]

El ejercicio conceptual planteado en el DP no es el adecuado, ya que implica una reducción en la oferta que no tiene sentido. El agente económico que está restringiendo el abasto lo hace con el objetivo de incrementar el precio y obtener mayores ingresos, pero solo lo haría si el mayor margen que obtiene con el incremento en precios compensa la disminución en la cantidad vendida.

Ahora bien, no se puede concluir nada acerca de la capacidad de restringir el abasto de un agente económico que decide dejar de prestar el servicio en un mercado, independientemente de si su competidor puede cubrir la demanda o no. La capacidad de restringir el abasto consiste en determinar si el que está restringiendo el abasto se podría beneficiar de esa acción y con este ejercicio claramente no se está beneficiando, por lo cual no es un ejercicio útil para probar la capacidad de restringir el abasto.

Un ejercicio más adecuado habría sido suponer que el agente económico reduce un poco su oferta (digamos diez por ciento) y juzgar si el competidor puede cubrir la demanda, en cuyo caso no sería una acción rentable. Si el competidor puede cubrir la demanda, sería necesario juzgar si es una acción rentable, estimando cuanto subiría el precio y cuál sería el sacrificio de la demanda, para determinar si el mayor margen compensa la menor cantidad ofrecida. En el DP no se realizó un ejercicio de este tipo.

Es claro que una reducción pequeña (de diez por ciento) sería inviable porque el competidor absorbería la demanda sin problema. Los competidores podrían absorber de hecho una reducción aun mayor operando los días en los que actualmente los buques no operan (típicamente los lunes).

Por último, respecto del punto (3), los señalamientos que se hacen en la respuesta a la pregunta 16 dejan claro que la disminución de la oferta resultado de causas ajenas, tales como una descompostura del buque, no indica nada respecto de la capacidad de restringir el abasto, sobre todo que en el DP no se probó que la demanda haya sido desatendida.

En conclusión, la metodología empleada en el DP para tratar de probar la capacidad de restringir el abasto presenta serias deficiencias y en mi opinión no permite concluir que los agentes económicos tengan la capacidad de restringir el abasto.

Respecto a las respuestas a las **preguntas 16 y 17,** se reitera que la LFCE ordena evaluar la capacidad (posibilidad)de restringir el abasto, aun cuando no existan los incentivos para hacerlo. Por ello, aun cuando una descompostura vaya en contra de los incentivos de una empresa de generar beneficios, sí conduce a que la oferta se restrinja.

Como fue referido en la respuesta a la pregunta anterior, en el DP hay manifestaciones de clientes del STMC que señalan que por averías de los barcos se generaron retrasos en las frecuencias de los transbordos, con lo que el DP demuestra que la demanda sufrió interrupciones y que no fue atendida en el corto plazo por otros agentes económicos, y por lo tanto, una interrupción del servicio de STMC implica una restricción para que los viajes se realicen de manera continua en el MERCADO RELEVANTE STMC.

---

[695] El PERITO 1 refiere al *DP, p. 153.*

Respecto a una reducción de oferta, el B de capacidad disponible de BAJA FERRIES solo permite atender, en promedio, B de la capacidad utilizada por TMC. Si TMC decidiera interrumpir el servicio en más del B, BAJA FERRIES B la capacidad de absorber la demanda no atendida de TMC. La misma situación aplica para TMC. B de la capacidad disponible de TMC solo permite atender, en promedio, el B de la capacidad utilizada por BAJA FERRIES. Si BAJA FERRIES decidiera interrumpir el servicio en más de B, TMC B la capacidad de absorber la demanda no atendida de BAJA FERRIES, lo que hace que sus manifestaciones no desacreditan las afirmaciones del DP.

Del mismo modo, se considera el comportamiento que tuvo BAJA FERRIES durante los periodos de interrupciones del STMC de TMC. De las gráficas presentadas en la sección "*3.5.3.2 Respuesta de competidores a interrupciones del servicio*", en la ruta de MAZATLÁN – PICHILINGUE existe cierta estacionalidad de la demanda, que se ve ligeramente acentuada en los periodos en los que TMC interrumpe el STMC. Sin embargo, el promedio de la demanda en estos periodos no es significativamente mayor al promedio de los periodos en los cuales no hubo interrupciones. El promedio de unidades diarias transportadas por día es de B en los periodos de interrupciones, mientras que la demanda promedio fuera de esas interrupciones es de B unidades diarias.

Por su parte, en la ruta de TOPOLOBAMPO – PICHILINGUE, se observa que el promedio de unidades transportadas durante las interrupciones es de B diarias, mientras que fuera de esos periodos el promedio es de B diarias. Adicionalmente, respecto a los precios, se señala que las tarifas de ambos agentes económicos tienen una clara tendencia al alza, mientras que la demanda muestra una tendencia más estable.

18. Que diga el perito si el DP contiene una identificación correcta de la existencia y poder de los competidores en los mercados en los que opera BAJA FERRIES.

No se hizo una identificación adecuada de la existencia y poder de los competidores. Para desarrollar esta sección el DP solo contiene un párrafo con cinco renglones para el STMC y otro párrafo con cinco renglones para el STMP.

En el primero menciona básicamente que hay dos oferentes y en el segundo que solo hay un oferente. No aborda el poder que tienen los competidores actuales ni mucho menos los potenciales, ya que concluyó que había barreras de entrada y que el servicio no tiene sustitutos.

Considero que esta era la sección en la que se debía haber analizado a profundidad el comportamiento de los competidores, para determinar la dinámica de la competencia, evaluando el poder de los competidores, para determinar la dinámica de la competencia, evaluando el poder de los competidores, aunque fuese respecto del otro competidor prevaleciente en el mercado, con una serie de variables que podrían haber indicado la intensidad de la competencia.

En el mercado del STMC en la ruta Pichilingue- Mazatlán, las participaciones de mercado fueron alrededor B B en los años bajo análisis y la variación en las participaciones de mercado año con año llegaron a ser de B lo cual es evidencia de una competencia intensa entre los jugadores. Por ejemplo, TMC perdió de dos mil ocho a dos mil veinte el B de participación, lo cual significa más de B de pérdida

Eliminado: 73 palabras.

de ingresos; y para BAJA FERRIES significó un incremento de [redacted] en sus ingresos. Posteriormente TMC reacciona retomando un poco de la participación de mercado perdida entre dos mil veintiuno y dos mil veintidós. Estas cifras, en mi opinión, son evidencia de que había una competencia intensa entre los agentes económicos, con ganancias y pérdidas de ingreso relevantes que por supuesto inducen a pelear por recuperar el mercado perdido.

Tampoco se inspeccionó si hubo durante este periodo cambios de clientes entre los proveedores ni alguna otra variable que permitiera juzgar la intensidad de la competencia. En particular el DP tampoco se pronunció sobre un aspecto que considero fundamental para explicar las condiciones de competencia de los mercados de STMC: que BAJA FERRIES sea el agente con mayor participación de mercado en la ruta Pichilingue- Topolobampo mientras que TMC en la ruta Pichilingue-La Paz. ¿Qué es lo que explica que haya esa divergencia?

La falta de explicación está ligada a la falta de determinación del agente que posee poder sustancial. La única explicación lógica de porqué el DP no considera ni intenta explicar la existencia y poder de los competidores más visibles que son los que se encuentran en el mercado es que el DP considera que existe poder sustancial conjunto y, en concordancia, no existen otros competidores en el mercado que revisar. La ausencia de una explicación de la dinámica de competencia entre los competidores actuales es una omisión seria.

En respuesta al **numeral 18** el PERITO 1 indica que el DP tiene diversas fallas en la determinación del poder de mercado de los agentes económicos, radicado en que 1) no aborda el poder que tienen los competidores actuales ni mucho menos los potenciales; 2) la variación en las participaciones de mercado año con año llegaron a ser de seis por ciento, lo que indica competencia; 3) no explica por qué BAJA FERRIES es dominante en una ruta y por qué TMC lo es en la otra.

Contrario a lo señalado por el PERITO 1, el DP separa su análisis en cuatro MERCADOS RELEVANTES diferentes, y posteriormente explica la existencia del poder de mercado de los agentes con base en las participaciones de mercado que detentan, la capacidad de fijar precios y restringir el abasto, la nula existencia de competidores potenciales, y la existencia de barreras a la entrada, por lo que es falso que no se aborden las causas, dado que del análisis realizado en el DP se concluye la ausencia de condiciones de competencia efectiva.

Asimismo, el PERITO 1 no fundamenta por qué la supuesta variación de [redacted] en las participaciones de mercado es evidencia de una competencia intensa entre BAJA FERRIES y TMC, y que este solo hecho invalida la ausencia de condiciones de competencia. Al contrario, esta variación indica que, existen fluctuaciones mínimas en la demanda, y las posiciones de los participantes se mantienen prácticamente constantes a través del PERIODO. Respecto a la inspección o análisis de la intensidad de competencia, el Perito tampoco presentó datos de que hubo cambios de clientes entre los proveedores ni por qué, de haberlos, esto influiría en la determinación sobre las condiciones de competencia efectiva.

Además, sus aseveraciones parten de la falsa premisa que el DP debe explicar la dominancia de determinado agente económico en una u otra RUTA, siendo que estas pertenecen a MERCADOS RELEVANTES distintos en los que coinciden los mismos agentes económicos. Por lo tanto, dos agentes económicos pueden participar en dos mercados relevantes sin que necesariamente deban mantener las mismas participaciones de mercado y no podría ser esto relevante para nulificar las

Eliminado: 8 palabras.

consideraciones sobre condiciones de competencia, lo que hace que sus manifestaciones no desacrediten las afirmaciones del DP.

19. Que diga el perito en qué condiciones el monto y plazo de recuperación de la inversión se convierte en una barrera de entrada.

Para determinar si el monto y plazo de recuperación se convierte en barrera de entrada es útil pensar en cómo algunos elementos afectan la decisión de entrada de un potencial competidor.[696] Entre los más importantes se encuentran los costos hundidos y el costo relativo de pedir prestado para financiar la entrada.

Un alto porcentaje de costos hundidos en el monto de inversión, por ejemplo, puede constituir una barrera a la entrada. Mientras mayor sea el porcentaje que representan los costos hundidos mayor será la perdida irrecuperable en caso de un emprendimiento fallido, lo que podría desalentar la participación de algunos entrantes potenciales.[697]

En el servicio de transporte marítimo los costos hundidos son bajos ya que [redacted]. Tampoco se requiere de alguna otra inversión importante que deba realizar el oferente para proveer el servicio, ya que otras inversiones como por ejemplo la terminal de pasajeros o la plataforma de embarque, son servicios provistos por terceros a cambio de una contraprestación.

Una segunda cuestión que podría limitar la entrada de competidores potenciales es el acceso a financiamiento o el acceso a este bajo condiciones menos privilegiadas que sus competidores, sin embargo, es el mismo DP el que señala que ambos competidores tuvieron acceso al financiamiento y no tuvieron ningún trato preferencial, por lo que tampoco se vislumbra este elemento como barrera de entrada. La ausencia de costos hundidos y la disponibilidad de financiamiento apuntan a que no existen barreras de entrada por estos motivos.

Respecto al monto de la inversión, es natural que a mayor monto de inversión mayor será el riesgo de un competidor potencial de entrar a un mercado, porque perdería más dinero si el negocio falla. No obstante, hay un atenuante muy importante que es indudablemente la inexistencia de costos hundidos. Ya se discutió previamente que, si el agente puede recuperar una parte importante de la inversión en equipo, entonces el monto de la inversión no representa una barrera a la entrada.

Por otro lado, es indudable que la percepción de si un determinado monto de inversión representa una barrera a la entrada es distinta dependiendo de quién responda la pregunta. Un empresario con poca experiencia que se dedica al comercio pudiera percibirla de alto riesgo tal que se convierta en barrera de entrada, pero no ser el caso para una empresa de transporte consolidada y con años de experiencia. Debido a la existencia de esta dualidad, discernir cuando se constituye el monto de inversión en barrera de entrada requiere de aplicar una metodología que permita a la autoridad afirmar con mejores bases donde se encuentra el umbral.

Al respecto del DP solo concluye que es un monto considerable, sin sustentarlo. Es claro que sin una metodología que lo justifique, cualquier monto de inversión se puede convertir en una barrera de

---

[696] El PERITO 1 hace referencia a *"Barriers to Entry". OECD Policy Roundtables 2005.*

[697] El PERITO 1 refiere a la obra de *Fee, Preston, R., Hugo M. Mialon, and Michael A. Williams. 2004. "What Is a Barrier to Entry?" American Economic Review, 94 (2): 461-465.*

Eliminado: 1 renglones y 10 palabras.

entrada. La ausencia de costos hundidos y la [redacted] no permiten catalogar el monto de inversión como barrera de entrada en este negocio.

Una situación similar se encuentra en relación con el plazo de recuperación y la conclusión del DP de que se constituye como barrera de entrada, sin hacer ningún razonamiento al respecto.

Si la durabilidad del bien es tal que permite no solo la recuperación de la inversión sino, además, la generación de beneficios económicos, tanto en el corto como en el largo plazo, sería difícil señalar al plazo de inversión como una barrera. Es decir, el plazo de recuperación no es un valor absoluto a partir del cual se erige en barrera de entrada, sino que depende de su relación con el monto de la inversión y la duración del crédito, en su caso. Es esta relación la que el DP debería explicar y contrastar con otras actividades económicas, para señalar que es una barrera de entrada. El DP no sustenta porqué el plazo de recuperación observado es una barrera en el servicio de transporte marítimo.

20. Que diga el perito si el DP identificó correctamente, conforme a la ciencia económica, altas barreras de entrada en los mercados de STMC y STMP que restrinjan la entrada de agentes económicos a los mercados o impidan la expansión de actividades en los mismos.

De acuerdo con la información contenida en el DP, se encontraron tres tipos de barreras a la entrada en los mercados del STMP y STMC: i) de tipo económico, constituida por el monto de inversión y el plazo de recuperación; ii) de tipo normativo, consistentes en los requisitos de nacionalidad de los navieros; iii) la disponibilidad de puntos de atraque en Pichilingue.

En la respuesta a la pregunta 19 de este cuestionario se argumentó que el DP no justificó porqué el monto de la inversión y el plazo de recuperación constituían barreras de entrada. En resumen, se argumenta que en el STMC y SMTP no existen costos hundidos, que existe disponibilidad de crédito y que existe un mercado secundario de embarcaciones muy activo, todo lo cual apunta a que no existen barreras de entrada del tipo económico.

En cuanto a las barreras de tipo normativo el DP menciona los requisitos de nacionalidad de los navieros y la participación máxima de cuarenta y nueve por ciento (49%) a los inversionistas extranjeros. Al respecto, aunque se coincide en que sería mejor un régimen completamente abierto, el DP no prueba que el requisito de nacionalidad sea una barrera absoluta que inhiba la entrada de nuevos competidores al mercado. Por un lado, se encuentran los navieros mexicanos que pueden participar del mercado sin ninguna restricción y, por otro, aunque los inversionistas extranjeros pueden participar de inicio hasta con un cuarenta y nueve por ciento (49%), existen mecanismos que el DP no exploró, como la inversión neutra, con la cual los extranjeros pueden incrementar su participación en servicios de cabotaje por arriba de cuarenta y nueve por ciento (49%).

La afirmación del DP de que estas restricciones normativas se constituyen en barreras de entrada normativas es desproporcionada, ya que no se aportó información que permita discernir si esta es una barrera infranqueable o solo un contratiempo menor. El DP no muestra estadísticas, por ejemplo, de la proporción de empresa mexicanas de cabotaje que tienen inversión extranjera, o algún otro dato que pudiera indicar si esta limitación a la inversión es una barrera importante o no. La conclusión del DP es, en realidad, una hipótesis que no ha sido probada.

Un ejemplo de que las limitaciones de la LIE pudieran no ser tan restrictivas como lo concluye el DP es [redacted].

Eliminado: 18 palabras.

> En cuanto a la disponibilidad de puntos de atraque en Pichilingue, que permita operar nuevos competidores, baste decir que el operador portuario manifestó que existe capacidad disponible para recibir nuevas navieras que quisieran ofrecer el servicio, pero la AI desestimó la respuesta del operador y saca sus propias conclusiones que van en el sentido contrario. No hay evidencia en el DP de que la AI corroboró con el operador las conclusiones que obtuvo. De esta manera, es difícil tomar como válidas las conclusiones del DP en este tema.
>
> El DP incluye en la sección de barreras de entrada un pronunciamiento sobre el efecto de la obligatoriedad de utilizar remolcadores que se instituyó por parte de la Dirección General de Marina Mercante y empezó a surtir efectos en Pichilingue en dos mil veinte. Sin embargo, de lo mencionado en el DP no es posible relacionar este pronunciamiento con la existencia de barreras de entrada.

En respuesta al **numeral 19 y numeral 20**, el PERITO 1 expone que la consideración de costos hundidos se debe tomar en cuenta para determinar si la inversión representa un impedimento a la entrada de competidores, asimismo, indica que la existencia de condiciones similares para obtener créditos apunta a que no existen barreras a la entrada.

Al respecto, el DP señala como barreras de entrada de tipo económico al monto y plazo de recuperación de la inversión, sin definir umbrales de inversión ni plazo de recuperación. Sin embargo, ni la LFCE ni las DRLFCE señalan que se deba establecerse un umbral o parámetro que determine en qué situaciones una inversión y su plazo de recuperación son altos. Asimismo, las determinaciones de los costos hundidos del PERITO 1 son una mera afirmación lisa y llana, en principio porque el DP no asemejó el costo de la embarcación con un costo, y en segunda, porque el DP demuestra que los TRANSBORDADORES tienen diferencias sustanciales en su diseño que les impide prestar servicios equivalentes, por lo que, la única posibilidad es su venta u ofrecer el servicio en otras rutas nacionales e internacionales bajo el mismo modelo de negocio lo que constituye una escasa posibilidad de usos alternativos.

Por otro lado, el PERITO 1 indica que el DP no comprueba que la limitante a la inversión extranjera constituya una barrera a la entrada, siendo que no se exploraron mecanismos alternos como la inversión neutra. A su vez, indica que no hay un análisis que determine la falta de capacidad del puerto de Pichilingue, así como de la obligatoriedad del uso de remolcadores. Estas aseveraciones constituyen afirmaciones gratuitas, debido a que el PERITO 1 no indica cómo las supuestas consideraciones de alternativas como la "*inversión neutra*" eliminan el análisis de una limitante en la capacidad de inversión restringida extranjera, el PERITO 1 solo la indica como un elemento a considerar sin mayor análisis al respecto. Asimismo, el PERITO 1 trasciende la materia de su conocimiento dado que pretende afirmar conclusiones sobre la capacidad operativa del puerto de Pichilingue, siendo que la presente pericial está restringida a la materia económica, lo que hace que sus manifestaciones no desacreditan las afirmaciones del DP.

Finalmente, respecto a que [redacted], se señala que las consideraciones del DP no tienen con independencia de que [redacted], este Pleno considera que aunque no hay impedimento total para que sociedades extranjeras participen en la prestación de STMC y STMP, sí hay restricción para sociedades extranjeras puesto que podrían participar limitadamente hasta en un 49% (cuarenta y nueve por ciento).

Eliminado: 23 palabras.

Aunque dicha restricción no es total, el hecho de que los inversionistas no tengan la posibilidad de tener la mayoría de 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.

De hecho, las limitantes se encuentran claramente en los supuestos al documento que ellos mismos refieren ("*Guía para la Evaluación de Regulación desde la óptica de Competencia*"), pues limitan el ingreso de cierto tipo de empresas al mercado. Incluso, la restricción a la participación de inversión extranjera hasta el 49% (cuarenta y nueve por ciento) prevista en la LIE para el caso del cabotaje es absoluta, pues el mecanismo de "inversión neutra" al que ellos refieren, en términos de esa misma ley, no computa para efectos de determinar el porcentaje de inversión extranjera, pues tiene características y derechos distintos.

21. Que diga el perito cuál es la importancia de una adecuada definición del mercado para el análisis de competencia efectiva.

La definición del mercado relevante es una de las piezas fundamentales en el análisis de competencia. El objetivo de la definición del mercado relevante es identificar el espacio donde los oferentes de productos o servicios enfrentan restricciones competitivas.[698] Una correcta identificación del mercado relevante permite identificar los agentes económicos que ejercen presión competitiva y diferenciarlos de aquellos que no tiene influencia. El análisis de competencia efectiva analiza la dinámica competitiva de los competidores que participan en el mercado relevante y, en caso de que sea una dinámica débil, declara la ausencia de condiciones de competencia.

La incorrecta definición de un mercado relevante conduce a conclusiones erróneas en el análisis de condiciones de competencia. Una definición muy estrecha que no incluye todos los oferentes que ejercen presión competitiva del mercado subestima el nivel de competencia y puede provocar que se declare la ausencia de condiciones de competencia cuando en realidad si la hay.

Por el contrario, una definición muy amplia sobrestima la competencia y puede conducir a declarar que existen condiciones de competencia efectiva cuando en realidad no las hay.[699]

Si la definición del mercado relevante no es la adecuada las conclusiones sobre condiciones de competencia son inválidas.

En respuesta al **numeral 21** el PERITO 1 apunta consideraciones teóricas sobre la definición del mercado relevante, lo que no ataca de manera directa el DP, ni desacredita las afirmaciones del DP.

22. El DP define el servicio relevante como el transporte de carga rodada. Que diga el perito si el análisis de sustitución solo debe comprender aquellos servicios que son capaces de llevar carga rodada.

Es incorrecto que para el análisis de sustitución se restrinja a carga rodada.

---

[698] El PERITO 1 hace referencia al siguiente título: *Competition Primers for ASEAN Judges. Federal Court of Australia. OECD. February 2021.*

[699] Ídem.

> Un usuario que requiere transportar mercancías de cualquier punto del continente a BCS requiere integrar una logística completa de origen a destino. Típicamente, el punto de origen es una fábrica o centro de distribución del vendedor y el punto de destino una tienda, centro de distribución o bodega del comprador, este último en BCS. El usuario en este caso puede ser el vendedor, el comprador o un proveedor de servicios de logística contratado para tal efecto.
>
> Las alternativas para el usuario son muchas, ya que la mercancía puede transportarse vía aérea, marítima, terrestre o una combinación de las anteriores y, dependiendo de cada alternativa, se requerirá implementar una logística distinta, para cumplir con los requisitos o para aprovechar las ventajas que ofrece cada medio de transporte. Por ejemplo, el transporte por TRANSBORDADOR requiere que la carga se encuentre dentro de un vehículo automotor, el transporte por portacontenedor requiere que la carga viaje en un contenedor y el transporte por avión requiere un empaque adecuado para ese medio de transporte. Adicionalmente hay que transportar la mercancía hacia y desde el punto de embarque y desembarque, cuando se trata de transporte aéreo o marítimo, tramos que también puede realizarse de distintas formas.
>
> Desde el punto de vista del usuario, para elegir entre alternativas es relevante comparar el costo de la logística completa y no solamente de una parte. Esto, porque un tramo o segmento puede ser barato pero la logística completa resultar más cara que las alternativas.
>
> Esto contrasta con la visión del DP, que declara que solo se analizarían alternativas partiendo de la base que la decisión de hacer la logística con carga rodada ya fue tomada por el usuario. El DP no explicó porque restringe las alternativas de esa manera, pero contrasta con el proceso de decisión que se esperaría que tome un usuario. El efecto de esa decisión metodológica es restringir de manera ilógica las alternativas que enfrenta el usuario ya que se descartan de antemano las ventajas que tiene utilizar otros medios de transporte.
>
> El transporte por TRANSBORDADOR tiene la ventaja que está especializado en carga rodada y el de portacontenedores que está especializado en transportar contenedores. Por ello resulta ilógico que se compare al TRANSBORDADOR con el transporte de camiones de carga en el barco portacontenedores, ya que no fue diseñado para ello.
>
> La incongruencia es todavía más evidente cuando en el DP se compara al TRANSBORDADOR con transporte aéreo. El DP llega a la conclusión de que no hay sustitución porque no existe oferta comercial para transportar vehículos de carga en los compartimientos de carga de las aeronaves.
>
> Es mi opinión que tomar como punto de partida que la decisión de transportar por carga rodada ya está tomada no tiene justificación. Un nuevo usuario no tiene porqué restringir su decisión a carga rodada, sino que puede efectuar el análisis costo-beneficio de manera libre y tomar la decisión que más le convenga. Un usuario que ya esté utilizando carga rodada tampoco tiene porqué restringirse ya que esta se puede cambiar sin problema, de ser conveniente.
>
> La decisión de restringir las opciones de los usuarios a carga rodada estrechó el mercado de manera incorrecta.

Respecto a la respuesta a la **pregunta 22**, se señala que las implicaciones prácticas de que el DP haya partido de que el usuario ya decidió usar la carga rodada son intrascendentes. Como se señaló en el apartado "*3.2.1.3. Otros medios de transportación marítima*" de la presente resolución, el promedio de unidades transportadas por usuario es bajo: B vehículos por persona física y B vehículos por persona moral, para el conjunto de los 5 (cinco) años del periodo investigado. Esto ya es indicio de que la demanda del STMC está atomizada tal que los usuarios,

Eliminado: 4 palabras.

en promedio, difícilmente reunirían la escala y las capacidades logísticas necesarias para migrar a otro medio de transporte marítimo (buque de carga general, buque granelero o buque portacontenedores) ante un incremento de precios de TRANSBORDADOR, independientemente del producto que movilicen.

Los grandes usuarios de BAJA FERRIES pertenecientes al rubro de [B], si bien representan una porción considerable de la demanda del TRANSBORDADOR, son [B] debido a que recurrir a otros medios de transporte marítimo implica [B], lo cual es un atributo fundamental del servicio que estas empresas ofrecen. Lo anterior también vuelve innecesario el análisis de las condiciones de sustitución del servicio de transporte de cada producto.

Los grandes usuarios que cuentan con redes de distribución propias no tienen, cada uno en lo individual, suficiente porción de la demanda como para que su migración a otro medio de transporte marítimo limite una posible alza de precios en el TRANSBORDADOR. En conjunto, varios de estos usuarios sí reunirían una porción considerable de la demanda para que la presión competitiva de otros medios de transporte marítimo se vuelva efectiva; sin embargo, es poco probable que varios de estos usuarios decidan simultáneamente (dados los diferentes giros de negocio) migrar una porción suficiente de su demanda hacia otros medios de transporte marítimo.

Existen productos cuyo traslado se observa tanto en transbordador como en otros medios de transporte marítimo [B]), por lo que es técnica y económicamente factible hacer la sustitución; sin embargo, representan una porción pequeña de la demanda del transbordador (aproximadamente [B] de los ingresos de BAJA FERRIES), por lo que la amenaza de migrar de medio de transporte no representaría una fuente de presión competitiva.[700]

Por ello, se sostiene la conclusión del DP de que el mercado relevante solo incluye al STMC y no a otros medios de transporte marítimo.

23. Que diga el perito si la carga que llega por carretera a BCS puede ser sustituida de la que llega por ferry.

El DP toma como base de análisis que el origen de la mercancía es el hinterland de los puertos de Topolobampo y de Mazatlán. Esta determinación tiene un sesgo que impacta el análisis de manera importante. En el DP, el mercado relevante se equipara al hinterland, lo que llevó a la AI a comparar los costos y tiempos de transportar mercancía desde ciudades ubicadas en el hinterland ya sea de Mazatlán o Topolobampo hacia BCS, a través de ferry o por carretera. La conclusión del DP es que los costos y tiempos de utilizar la segunda opción superan por mucho los de la primera, determinando que la carga por carretera no es sustituta de la del ferry.

No obstante, la determinación de comparar solo los orígenes ubicados en el hinterland provocó que el DP no analizara otros orígenes importantes que también pudieran suministrar por carretera mercancías a BCS, tales como el estado de Baja California y los Estados Unidos de América, introduciendo un sesgo importante en el análisis.

---

[700] Estimaciones con información del archivo "*Anexo VII.1.xlsx*" folio 12491 del EXPEDIENTE

Eliminado: 31 palabras.

Es importante resaltar que la mayoría de los productos que se transportan hacia BCS son mercancías tales como abarrotes o graneles minerales que también se producen en Baja California y en Estados Unidos y que pueden llegar por carretera a BCS a precios y tiempos competitivos.

La información contenida en el DP y en la respuesta de BAJA FERRIES permite identificar un traslape entre los bienes que son transportados por carretera y los bienes que llegan a BCS a través del STMC, lo que es un claro indicador de que existen bienes transportados por ambos servicios que compiten por el favor del consumidor final.

Desde mi punto de vista, el análisis de sustitución respecto del transporte por carretera está incompleto por el error de equiparar el mercado relevante al hinterland.

Respecto a la respuesta a la **pregunta 23,** el perito no señala cuál información contenida en el DP es la que permite identificar el traslape entre los bienes que son transportados por carretera y los bienes que llegan a BCS a través del STMC. Con la información contenida en el DP no se puede determinar el producto específico que fue transportado por transbordador y, en todo caso, la variedad de producto que es transportada por transbordador es tan amplia que el análisis producto por producto resulta impráctico e innecesario.

La información presentada en las manifestaciones no permite identificar la zona del país o entidad federativa desde la cual provino la mercancía que llegó a BCS. La ausencia de esta información imposibilita determinar los productos que proceden de Baja California y los Estados Unidos de América y por ello la invalidez de la respuesta proporcionada por el Perito.

24. Que diga si el hinterland de un puerto es el área geográfica relevante para el análisis de competencia.

De acuerdo con el DP, el hinterland es el área de influencia donde se localizan los puntos de origen y destino final de los usuarios y/o mercancías que pasan a través de un puerto. Estas áreas de influencia son regiones dinámicas que cambian con el tiempo, en función de las necesidades de consumo, de las empresas que se ubican en ellos, de la modernización de la red de transporte, de los cambios tecnológicos, de la presencia de nuevos puertos, entre muchos otros factores.

La misma presencia de un puerto abona al desarrollo industrial de la región, ya que el puerto puede incentivar la llegada de ciertas empresas por el hecho de contar con un nuevo medio para transportar sus productos.

Como se menciona en el DP, el hinterland declarado por las APIs puede ser usado como un punto de partida para localizar a los usuarios del STMC y el STMP, sin embargo, no se puede suponer que los usuarios de estos servicios se encuentran restringidos a estos espacios y tampoco que el hinterland corresponde al mercado relevante.

Sin un análisis que contraste el hinterland con el mercado relevante en función de elementos económicos, geográficos, demográficos y tecnológicos, el análisis de competencia basado en el hinterland será defectuoso.

Es mi opinión que el análisis de competencia no debería haber limitado los orígenes de la mercancía a los determinados por el hinterland, ya que, en este caso lo importante no es el origen sino el destino, por las particulares características de BCS, que importa al estado la mayor parte de lo que consume.

Entre otros problemas, el uso del hinterland como base de análisis sesgó el análisis de sustitución por carretera que se mencionó en la respuesta a la pregunta 23.

En relación con la respuesta a la **pregunta 24**, se señala que no ataca al DP porque coincide con este en considerar el concepto *hinterland* sólo como un punto de referencia inicial para el análisis de las condiciones de competencia, y contrastarlo posteriormente con más información. El DP expone que los *hinterland* constituyen sólo "*un punto de partida adecuado y amplio respecto de la posible localización de los usuarios del STMC y del STMP*".[701]

El PERITO 1 considera que los usuarios de servicios de transporte marítimo no pueden estar restringidos solo a dichas áreas y sugiere fortalecer la delimitación del área del mercado relevante con información de carácter económica, tecnológica, entre otras.

Sobre que los usuarios sólo estén ubicados en el *hinterland*, el DP señala que, de acuerdo con los Programas Maestros de Desarrollo Portuario de cada puerto, los *hinterland* se definen con respecto a líneas de negocio. En el caso del STMC, eso incluye un proceso logístico que puede comenzar en centros de producción dentro del área del *hinterland*, pero también puede que en dicha área sólo se encuentren centros de distribución de la cadena logística.[702] Por lo tanto, el DP no supone que los usuarios de los puertos solo estén ubicados en el *hinterland*, pero sí considera que las cadenas logísticas de los usuarios en algún punto pasen por dentro del *hinterland*.

Sobre considerar otros elementos para contrastar el área del *hinterland*, en esta resolución este Pleno retomó las manifestaciones de diversos USUARIOS COMERCIALES en donde exponen la dificultad de cambiar sus esquemas logísticos de tal manera que puedan cambiar de puerto.[703] Esto evidencia que, para la definición de mercados relevantes, la AI recabó más información y tomó en cuenta elementos adicionales a los *hinterland* de los Programas Maestros de Desarrollo Portuario.

25. Que diga el perito si otros medios de transporte marítimo, diferente al TRANSBORDADOR, pueden ser viables económicamente para transportar mercancía.

En el DP el análisis de sustitución gira en torno a la dificultad para subir y acomodar carga rodada en otro tipo de embarcaciones (graneleros, portacontenedores y aeronaves), porque no tienen rampas y están diseñados para otro tipo de carga. Es decir que, al definir el servicio relevante como carga rodada, el principal problema que apuntaba la AI para utilizar otro tipo de embarcaciones era de carácter técnico.

Los testimonios de los usuarios del STMC, por el contrario, señalaron complicaciones logísticas o monetarias que pudiera tener el uso de embarcaciones alternativas, pero nunca señalaron la falta de viabilidad técnica para usarlos como un medio de transporte alterno.

Y esto no debe sorprender puesto que los usuarios desean transportar su mercancía entre dos puntos y cambiarán su logística siempre y cuando les sea conveniente, ya sea en términos económicos o logísticos. El DP se enfocó mucho a la viabilidad técnica y poco a la económica. Sin embargo, existe evidencia de que existe viabilidad económica en el uso de otro tipo de embarcaciones.

---

[701] Página 48 del DP.
[702] Página 48 del DP.
[703] Se remite al apartado "*Participaciones de mercado y grado de concentración en los MERCADOS RELEVANTES*" de la presente resolución.

El caso particular de [A] abona a la sustituibilidad entre el TRANSBORDADOR y otro tipo de embarcaciones. A pesar de que [A] señaló que el uso de transporte marítimo alternativo al TRANSBORDADOR implicaría el uso de instalaciones especializadas y la necesidad de inversión adicional en una de sus plantas, la evidencia presentada por BAJA FERRIES demuestra que [B]. Esto hace evidente que estos medios de transporte marítimos son técnica y económicamente viables, pero no fueron estudiados a profundidad por la AI.

Como ya ha sido expuesto en la pregunta 22 de esta pericial, la necesidad principal que los usuarios buscan satisfacer al contratar los servicios del STMC es transportar mercancía a BCS y ese objetivo lo pueden conseguir con distintos tipos de embarcaciones o medios de transporte.

26. Que diga el perito si el caso de [A] evidencia la sustitución entre otros medios de transporte marítimo diferente a TRANSBORDADOR.

Hay dos niveles en que se requiere demostrar la sustituibilidad, el técnico y el económico. El caso de [A] revela que técnicamente la sustitución es posible, ya que [B]. Sin embargo, al enfocarse el DP en que la sustituibilidad técnica entre el TRANSBORDADOR y otro tipo de embarcaciones era complicada, error metodológico que se discutió en la pregunta 22, el DP ya no examinó la viabilidad económica de sustituir los servicios y solo se limitó a transcribir las manifestaciones de algunos usuarios, entre ellas las de [A], sin realizar un análisis crítico.

El DP contiene también información donde [A] señalan las complicaciones que implicaría el uso de embarcaciones distintas al TRANSBORDADOR para transportar sus productos hacia BCS, pero sin destacarlas. Al igual que en el caso [A], estas empresas bien podrían sustituir al TRANSBORDADOR como medio de transporte para sus productos ante ciertas condiciones de mercado o, inclusive, hacer uso de ambos servicios de manera simultánea. Sin embargo, el DP no realizó este análisis.

Tampoco hay que descartar la integración vertical como alternativa. [B]

En conclusión, el error metodológico en la definición del mercado relevante impidió que se realizara un análisis de sustitución adecuado y se terminara por definir un mercado más estrecho.

Respecto a las respuestas a las **preguntas 25 y 26**, el PERITO 1 considera que sí es posible que otros medios de transporte marítimo sean viables económicamente; sin embargo, para dar su respuesta tomó un caso muy específico de la demanda de STMC, el cual puede ser muy difícil de generalizar.

El perito argumentó que la AI le da mucha importancia a la cuestión técnica del transporte de mercancías, en detrimento de lo económico o logístico. Cabe explicar que la cuestión técnica trata sobre la naturaleza de las mercancías, sus características físicas y, por ende, su forma de embarcarlas en los buques. Las características físicas determinan en gran medida los medios de transporte a través de los cuales es posible desplazar las mercancías. La planeación y costos de

Eliminado: 5 renglones y 29 palabras.

ese servicio de transporte engloban las "*complicaciones logísticas y monetarias*" que señala el Perito. Por lo anterior resulta natural que la cuestión técnica se aborde con más detenimiento en el DP.

De hecho, la cuestión técnica es la que pone en duda que el ejemplo del Perito (el caso A) se pueda generalizar. Durante el PERIODO INVESTIGADO, B Por ello, el Perito opina que otros tipos de embarcaciones son viables técnica y económicamente. Sin embargo, el B es una mercancía con características muy particulares que B, dependiendo de la presentación en la que lo pretendía transportar B y el volumen.

Por último, el caso de A no se puede generalizar en los mercados relevantes. En la información de BAJA FERRIES se observa que durante el PERIODO INVESTIGADO contó con, al menos, B.[704] Esta cantidad de clientes muestra que la demanda esta atomizada, que existen clientes con diferentes capacidades logísticas y que prefieren transportar sus productos a través del TRANSBORDADOR. Por lo tanto, el análisis de sustitución presentado en el DP es correcto.

Debido a que el perito no presenta la información de sus dichos y a que el caso de A no se puede generalizar para B) clientes los argumentos del perito no desacreditan las afirmaciones del DP.

El análisis de la integración vertical tampoco es viable debido al número de clientes que tuvo BAJA FERRIES durante el PERIODO INVESTIGADO. No es económica ni técnicamente posible que B clientes compren sus propias embarcaciones y además tengan su propia terminal en alguno de los puertos de los mercados relevantes. Además, hacerlo implicaría que tuvieran que hacer mayores inversiones, elevando sus costos.

Por lo tanto, los argumentos del perito no desacreditan las afirmaciones del DP aunado al hecho de que el perito no presentó un análisis económico que sustente sus dichos, por lo que en todo caso serían manifestaciones gratuitas.

27. Que diga el perito si otros medios de transporte, diferentes al TRANSBORDADOR, pueden ser viables económicamente para transportar pasajeros.

La evidencia presentada en la respuesta al DP por parte de BAJA FERRIES hace evidente que existe sustitución por el lado de la demanda del STMP a través del transporte aéreo de pasajeros.

Los dos factores principales para determinar si dos medios de transporte resultan sustitutos son el tiempo de traslado y el costo de transporte. Dado que se identificaron rutas aéreas que son capaces de transportar a los usuarios en un rango de tiempo similar y bajo costos comparables al TRANSBORDADOR, es imposible negar la presión competitiva que los servicios ejercen entre sí.

---

[704] Este Pleno estimó que en dos mil dieciocho B

Eliminado: 1 renglón y 52 palabras.

En respuesta al **numeral 27**, el PERITO 1 hace consideraciones respecto a que existe evidencia de sustitución del uso de TRANSBORDADORES, sin fundamentar su dicho ni relacionarlo de manera directa con lo establecido en el DP.

BAJA FERRIES mencionó en sus manifestaciones que, de acuerdo con el DP, solo 9% (nueve por ciento) de los pasajeros que llegaron en avión a las ciudades destino provinieron de las ciudades origen. Además, señaló que el DP no explica la cadena lógica de causa efecto que la lleva a concluir que esa cifra es la idónea para demostrar la no sustitución.

Ese 9% (nueve por ciento) mencionado equivale a 162,016 (ciento sesenta y dos mil sesenta y seis) pasajeros.[705] En cambio, los pasajeros sin vehículo que llegaron en transbordador fueron [redacted]. Esto significa que la demanda que recurre al avión para llegar a BCS desde las ciudades origen es mayor que la que tiene el TRANSBORDADOR. Sin embargo, cada demanda responde a determinantes particulares, lo cual hará que los consumidores no vean como sustituto el otro medio de transporte. El análisis de tarifas del DP es el reflejo de ello: los usuarios del avión son una demanda con mayor disposición a pagar y, por ello, están en otro mercado que los que usan el transbordador; por lo anterior, sus afirmaciones no desacreditan las afirmaciones del DP.

28. Que diga el perito si el mercado de la declaratoria estuvo bien definido y porqué.

El mercado de la declaratoria definido como el de los servicios de transporte marítimo de pasajeros y carga rodada en navegación de cabotaje, con origen o destino en Baja California Sur, y servicios relacionados contenido en el DP estuvo mal definido.

En el caso del STMP, en la respuesta a la pregunta 27 se argumenta que el transporte aéreo es sustituto del TRANSBORDADOR ya que existe evidencia de costos y tiempos de traslado similares de varios puntos de la república hacia BCS, mismos que fueron descartados indebidamente por la autoridad.

En la respuesta a la pregunta 22 se argumenta que es un error metodológico limitar el mercado relevante a carga rodada, ya que no corresponde con las decisiones que los usuarios realizan. Al limitar el análisis a carga rodada, este se volvió artificial, llevando al DP a comparar situaciones ilógicas como la posibilidad de que transportaran camiones dentro de una aeronave para competir con la carga transportada en TRANSBORDADOR. El análisis estuvo sesgado en contra del resto de los servicios desde la construcción misma del ejercicio al limitar la comparación a la carga rodada.

En mi opinión, al establecer sin fundamento que la carga rodada ya era una decisión logística previamente tomada, se dio una valoración excesiva a un elemento (la carga rodada) que solo es una de las alternativas que existen para integrar procesos logísticos de distribución. Si la carga se transporta en cualquier medio diferente a carga rodada, el proceso logístico simple y sencillamente contará con otros elementos logísticos, a pesar de esto, el DP fuerza a que el análisis se restrinja a carga rodada.

Otro aspecto que fue estudiado indebidamente fue la influencia que tiene una ruta sobre otra, lo que las convierte en sustitutas. Hay elementos para pensar que en transporte de carga las rutas

[705] Folio 14714.

Eliminado: 7 palabras.

Pichilingue-Mazatlán y Pichilingue-Topolobampo forman parte del mismo mercado relevante, mismos que se expusieron en la respuesta al DP.

El mismo DP menciona en un pie de página (pie de página 278 en la página 397) que incluso si se considera que los usuarios del hinterland de Mazatlán pudieran desplazarse al puerto de Topolobampo, de modo que la ruta Pichilingue-Mazatlán pudiera ser sustituida por la ruta Pichilingue-Topolobampo, las conclusiones del dictamen se mantenían como se explicaría más adelante. Sin embargo, la explicación de por qué se mantenían las conclusiones nunca se dio.

Este es una aseveración extraña, que evidencia que el DP no tenía seguridad si el mercado relevante consistía en el conjunto de las rutas o por las rutas individuales. En todo caso, la explicación de por qué no habría condiciones de competencia bajo el escenario de que ambas rutas formaran parte del mismo mercado relevante era absolutamente indispensable. No se puede extrapolar el análisis realizado para rutas independientes y aplicarlas al conjunto, porque la dinámica de competencia sería distinta.

En respuesta al **numeral 28** el PERITO 1 remite a las respuestas de los numerales 22 y 27, por lo que se remite a dichas consideraciones para evitar repeticiones innecesarias.

En cuanto a que las rutas son sustitutas, el perito no presenta algún análisis económico que sustente sus argumentos y refiere a las manifestaciones de BAJA FERRIES. Ahí BAJA FERRIES presentó un análisis geográfico para sustentar que ambas rutas forman parte del mismo mercado relevante.

Suponiendo sin conceder que los cálculos de BAJA FERRIES sean correctos, este elemento no es fundamental en el DP para determinar que las rutas no son sustitutas entre sí.[706] Los USUARIOS COMERCIALES del STMC, por lo general, ya tienen seleccionada una ruta de transbordador que se adapta a su esquema logístico y, por lo tanto, no les sería fácil alternar de ruta.[707] Además, el PERITO 1 y las manifestaciones no proponen o justifican un umbral a partir del cual un porcentaje de usuarios de STMC que alternan rutas permitiría decir que las rutas son sustitutas entre sí, por lo que se consideran sus manifestaciones gratuitas.

29. **El DP mantiene que las dos rutas no son sustitutas porque existe una marcada preferencia por una u otra, ya que solo el [B] [B] de los usuarios que utilizan más de una ocasión los servicios en el año utilizan las dos rutas. Que diga el perito cómo se observaría el patrón de consumo de dos productos que son sustitutos y de dos productos que no son sustitutos.**

Bajo el supuesto que cada cliente solo tiene una ubicación desde la cual envía la carga, cuando los servicios no son sustitutos se esperaría que los clientes que utilizan el servicio más de una vez en el año utilizaran siempre el mismo puerto de origen, de tal manera que el porcentaje de usuarios

---

[706] Página 91 del DP.

[707] Como fue referido en la presente resolución, [A] señaló que "[…] *el STMC se demanda para movilizar mercancía de la planta de* [A] *ubicada en Hermosillo, Sonora, al centro de distribución ubicado en La Paz, Baja California. Una vez entregada la mercancía en dicho centro de distribución, los vehículos terrestres de* [A] *regresan sin carga en la ruta STMC inversa* […]. En el mismo sentido, [A] lo ejemplifica al señalar que "*la ruta* PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO *a la inversa* […] *se demanda para transportar envases vacíos y material de empaque desde La Paz, Los Cabos y Ciudad Constitución hacia la planta en Navojoa*".

Eliminado: 9 palabras.

repetidos que utilizan ambas rutas debiera ser cero. La existencia de un B de usuarios que utiliza ambas rutas es evidencia de que hay sustitución.

Otra forma de probar la hipótesis de que son rutas independientes sería verificar si ante cambios en precios relativos ocurre un traslado de usuarios de una ruta a la otra. Si no hay traslado de usuarios entonces son rutas independientes mientras que si se observa traslado de usuarios entonces hay sustitución. El DP no realizó ningún ejercicio de este tipo, por lo que no se puede sacar ninguna conclusión al respecto.

En conclusión, la hipótesis de que no hay sustitución se rechaza claramente con la información de que B de los usuarios repetidos utilizan ambas rutas, cuando la teoría económica predice que debe ser cero.

30. Que diga el perito si una "preferencia" marcada por uno de los dos significa que no hay sustitución.

No. Como se explica en la respuesta a la pregunta 29, la no sustitución entre rutas implica que el porcentaje de usuarios repetidos que utiliza las dos rutas debiera ser cero, de acuerdo con la teoría económica.

Justificar ese B de usuarios repetidos que utiliza las dos rutas como una preferencia marcada requeriría una explicación alternativa que el DP no ofreció, ya que la única preferencia que es compatible con la no sustitución es que los usuarios repetidos no utilicen la otra ruta en absoluto.

En respuesta a los **numerales 29** y **30**, el PERITO 1 indica que existe sustitución entre las RUTAS debido a que B de los usuarios repetidos utilizan ambas rutas, cuando la no sustitución implicaría un cero por ciento. Lo manifestado por el PERITO 1, en cuanto a los umbrales que se deben suponer para determinar la sustitución de las rutas, es una mera afirmación especulativa sin que se presente algún análisis económico que sustente sus argumentos. Sin embargo, de acuerdo con BAJA FERRIES, existe un error de interpretación por parte de la AI, ya que la sustituibilidad no obliga a los consumidores a utilizar ambas rutas sino solamente de sustituirlas ante incrementos de precio.[708]

El caso extremo hipotético en que todos los usuarios demandaran ambas rutas evidenciaría que existe perfecta indiferencia por las rutas y que, por ello, son sustitutas. Cuán lejos debemos estar de ese 100% (cien por ciento) para considerar que las rutas no son sustitutas, es un umbral que no está definido, y ni BAJA FERRIES ni el PERITO 1 presentan elementos suficientes para invalidar esta presunción del DP. Asimismo, como se señala en las manifestaciones con mayor detalle, el B se encuentra calculado después de eliminar las observaciones que únicamente demandaron el servicio una vez, por lo tanto, este porcentaje se encuentra sobreestimado.

31. Que diga el perito si el DP debió considerar la competencia potencial que se pudiera dar en rutas alternas a las estudiadas en el DP.

[708] Página 54 MANIFESTACIONES DE BAJA FERRIES.

Eliminado: 20 palabras.

Como ya se ha mencionado, para poder realizar con éxito un análisis de la existencia de competencia, la correcta definición del mercado relevante es fundamental. En ese sentido, lo que importa en última instancia es que todas las restricciones competitivas por el lado de la oferta sean tomadas en cuenta en el análisis.

Si las potenciales restricciones competitivas son identificadas como *sustitución por el lado de la oferta* (y, por lo tanto, dentro del mercado), o bien, como *entrada potencial* (y, por lo tanto, fuera del mercado) no debería importar para la evaluación competitiva general[709]. Pero, por el contrario, la exclusión de estas presiones competitivas originadas en la sustitución por el lado de la oferta sí afectaría el desempeño del análisis de competencia al generar un mercado relevante demasiado estrecho.

Las consecuencias de una definición equívoca del mercado relevante ya han sido expuestas en la respuesta a la pregunta 21 de esta pericial.

No considerar rutas alternas, entre otras aquellas que ya han sido operadas en el pasado, es una omisión que puede ser relevante en el análisis de condiciones de competencia.

En respuesta al **numeral 31** el PERITO 1 indica que se debió considerar la competencia potencial de rutas alternas; sin embargo, el mismo DP explica que la ruta que podría ser también considerada (Santa Rosalía-Guaymas) es presumiblemente poco rentable y quizá por ello dejó de operar.[710] Por ello, no existe la supuesta competencia potencial de la ruta Guaymas – Santa Rosalía en el STMC ni en el STMP.

32. Que emita el perito sus conclusiones y exponga la razón de su dicho.

El DP adolece de errores importantes por no haberse apoyado en la teoría económica. El DP interpreta evidencia como síntoma de ausencia de condiciones de competencia cuando la teoría económica predice lo contrario. Asimismo, las hipótesis planteadas no reflejan las restricciones que impone la teoría económica al comportamiento de los agentes, lo cual lleva a no poder explicar la dinámica del mercado y a caer en problemas de discrecionalidad. El artículo 59 de la LFCE establece los elementos que hay que considerar para determinar poder sustancial de mercado o ausencia de condiciones de competencia efectiva. La consideración de dichos elementos, sin embargo, no debe ser una mera revisión aislada, sino que deben vincularse en una narrativa coherente que permitan afirmar con un alto grado de certeza la existencia o inexistencia de condiciones de competencia efectiva (pregunta 1). En particular, la noción de ligar concentración de mercado con ausencia de condiciones de competencia, que ha sido desvirtuada por la teoría económica y por la legislación, requiere de una sólida explicación de la dinámica competitiva del mercado (preguntas 2, 3, 4, 5 y 6).

La coherencia y la solidez la otorga la teoría económica. La teoría económica impone restricciones del comportamiento probable de los agentes económicos que enfrentan una determinada situación de mercado. De no tomar en cuenta estas restricciones, cualquier valor de cualquier variable se puede justificar, lo cual es, a todas luces, incorrecto. Por ejemplo, la teoría económica predice que es difícil que en un mercado con dos jugadores y en el cual las participaciones de mercado son 70-30 (setenta - treinta) exista poder sustancial conjunto, porque el jugador más pequeño tiene un fuerte incentivo

---

[709] El Perito refirió el documednto *Fair Trading, Great Britain. Office of. 2004. Market Definition: Understanding Competition Law. Competition law guideline. Office of Fair Trading.*

[710] Véase https://peninsulardigital.com/2021/05/04/cancelan-la-ruta-santa-rosalia-guaymas/ y https://metropolimx.com/baja-ferries-suspende-ruta-santa-rosalia-guaymas/

de desviarse de cualquier colusión implícita (o explícita) (pregunta 8). La declaración de poder sustancial conjunto en este mercado, para que fuera sólida y coherente, requeriría de una explicación de por qué se podría establecer la colusión implícita o explícita a pesar de tener esas participaciones de mercado. No hacer la explicación resulta en la aplicación discrecional de la ley, porque entonces cualquier participación de mercado se podría justificar como poder sustancial conjunto.

En este sentido, el DP contiene múltiples conclusiones que contradicen o que no son congruentes con la teoría económica y que no cuentan con una explicación alternativa sólida y coherente:

- La conclusión de que la "estabilidad" de las participaciones de mercado en las dos rutas indica la ausencia de condiciones de competencia está en franca contradicción con la teoría económica (pregunta 9).

- Las participaciones de mercado observadas en las dos rutas no son congruentes con la existencia de poder sustancial conjunto, ni tampoco con la existencia de poder sustancial individual del mismo agente económico, si ese poder individual surge por mayores eficiencias o menores costos. El DP no da explicación del origen de las diferencias en las participaciones, lo cual es una omisión importante para explicar la dinámica competitiva de los mercados. (preguntas 7 y 8).

- La conclusión de que no existe sustitución entre la ruta Pichilingue-Topolobampo y Pichilingue-Mazatlán, porque solo [B] de los usuarios repetidos utilizan las dos rutas no encuentra sustento en la teoría económica (p. 29 y 30).

- La conclusión de que los agentes económicos tienen la capacidad de fijar precios porque la regulación no prohíbe reducir la oferta y porque no hubo nuevos buques cuando alguno de los buques en operación sufría una descompostura es un buen ejemplo de que, para que haga sentido, la evidencia debe interpretarse a la luz de la teoría económica, lo cual no hace el DP (preguntas 15 y 16).

- Concluir que existen barreras a la entrada porque los dos agentes económicos utilizaron créditos para adquirir los buques es otra conclusión que contradice la teoría económica (pregunta 19).

La ausencia de benchmarks competitivos para determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva.

Contar con una referencia competitiva facilitaría y simplificaría enormemente el proceso de calificación de ausencia de condiciones de competencia, ya que una comparación directa entre dos o tres variables sería suficiente para tener un resultado sólido (pregunta 12). No obstante, por la complejidad de calcular la referencia competitiva, tanto la literatura económica como el poder judicial han validado el uso de métodos indirectos para determinar las condiciones de competencia (preguntas 10 y 11).

Sin embargo, lo anterior no elimina el problema sino solamente lo traslada a otras variables. El regulador implícita o explícitamente determina umbrales en distintas variables para separar los rangos que dividirán la existencia o inexistencia de competencia. Por ejemplo, el monto que determina cuando una inversión constituye una barrera de entrada y cuando no, o también, la variación de precios que debe observarse ante una variación en costos para determinar que esta refleja condiciones de competencia.

De nueva cuenta es necesario utilizar la teoría económica si no se quiere caer en discrecionalidad. Problemas de este tipo se encuentran en las siguientes conclusiones:

Eliminado: 4 palabras.

oLa conclusión de que el monto de adquisición de los buques constituye una barrera de entrada, a pesar de que no son un costo hundido, de que existe financiamiento y de que e[redacted], las cuales son generalmente razones suficientes para desechar la hipótesis de barrera de entrada. El DP se limita a decir que son elevados, sin justificar ni determinar qué monto no sería elevado (pregunta 19).

oLa conclusión de que la limitación de la inversión extranjera constituye una barrera de entrada sin aportar ningún dato de si realmente existe un problema (pregunta 20).

oLa falta de análisis a la hora de determinar la existencia y poder de los competidores en el cual el DP podría haber discutido la dinámica de competencia, al menos entre los jugadores presentes en el mercado (pregunta 18).

oLa conclusión de que no hay condiciones de competencia porque el precio al consumidor final no se movió en el sentido en el que se movió el precio del diésel, sin contrastar lo que predice la teoría económica (preguntas 13 y 14).

La incorrecta definición del mercado relevante

La implementación de la metodología utilizada para definir el mercado relevante, tanto en su dimensión servicio como en su dimensión geográfica es altamente cuestionable.

En la dimensión servicio, como es común en análisis de competencia, el DP tomó de inicio el mercado más estrecho posible, el cual es el servicio de carga rodada entre dos puntos geográficos, pero en el siguiente paso de la metodología, que es ampliar el servicio relevante a posibles servicios, bajo el argumento que la decisión logística de utilizar la carga rodada ya estaba tomada. Esto es erróneo (pregunta 22) y era fácil darse cuenta por tres razones, porque no es congruente con el proceso de decisión de los usuarios de los servicios de transporte, porque lleva a analizar situaciones un tanto ilógicas como ver si era posible enviar un tráiler en el espacio de carga de una aeronave, y porque hay evidencia de que usuarios actuales han utilizado servicios sustitutos (pregunta 25, 26, 27 y 28).

En el caso de la dimensión geográfica, la utilización del hinterland como punto de inicio condujo a errores (pregunta 24) como es el que no se haya tomado en cuenta el transporte por carretera procedente de Baja California y Estados Unidos (pregunta 23). Otra imprecisión que vale la pena destacar es que hay evidencia de que las dos rutas que el DP determina como mercados relevantes independientes forman parte del mismo mercado.

Objetivo de la declaratoria y ausencia de discusión del origen de la falta de competencia.

Esta investigación inició de oficio por la COFECE, lo cual la obliga a dar un paso adicional respecto a las investigaciones que inician a petición de parte.

En el procedimiento "normal", el regulador observa problemas de competencia en el mercado y solicita a la COFECE la declaratoria para corregir los problemas detectados. La intervención de la COFECE valida en su caso la hipótesis del regulador y este ejercer sus facultades para corregir el problema detectado.

En un procedimiento de oficio como es el actual, la COFECE emite la declaratoria sin que el regulador se lo haya solicitado y por lo tanto es menos consciente de la problemática que requiere corrección. Ante esta situación, el DP y la resolución deben intentar explicar cuáles son los elementos que originan, en su caso, la ausencia de condiciones de competencia, para que el regulador pueda emplear las mejores herramientas para corregir el problema.

Eliminado: 14 palabras.

Si el dictamen o la resolución no contienen esa explicación, como sucede actualmente en el DP, la intervención de la autoridad corre el riesgo de empeorar el problema en vez de mejorarlo.

Este es un defecto importante del DP, que no contiene una explicación de la dinámica competitiva del mercado y solamente se limita a indicar que no existen condiciones de competencia, basándose principalmente en indicadores estructurales, y dejando al regulador en la oscuridad respecto a las causas que la originan.

Suponiendo que este mercado no tiene características de monopolio natural, lo cual es un supuesto razonable dado que participan dos jugadores desde hace años, la falta de una explicación coherente del funcionamiento del mercado, así como la posibilidad de que se incurra en un error tipo I, es decir, que se declare la inexistencia de competencia cuando si la hay, la determinación de la COFECE desencadenaría un escenario en que la solución no mejoraría el mercado y, probablemente, lo empeoraría.

En respuesta al **numeral 32**, el PERITO 1 enumera las conclusiones de su pericial, por lo que se remite a las conclusiones sobre las respuestas de cada numeral de este apartado para evitar repeticiones.

4.3.3.2. Dictamen pericial en materia de Logística de Puertos.

BAJA FERRIES ofreció la prueba pericial en Logística de Puertos consistente en el dictamen que habría de rendir el PERITO 2. Dicha prueba fue ofrecida por BAJA FERRIES con el objeto de acreditar "[…] *las afirmaciones realizadas en este escrito en relación con la sustituibilidad por el lado de la oferta de portacontenedores y las posibilidades de acceso a fuentes de insumo, existencia de capacidad de sobra en el Puerto de Pichilingue, congestionamientos, calado y operaciones simultaneas en el Puerto de Pichilingue, así como la existencia de arrendamiento y charteo de embarcaciones*".[711] y la relacionó con cada uno de los hechos y manifestaciones que hicieron valer en su escrito de manifestaciones al DP.

En términos del artículo 97 de las DRLFCE, BAJA FERRIES cumplió con los requisitos establecidos para el ofrecimiento, admisión y desahogo de la prueba pericial en materia de Logística de Puertos ofrecida. Ahora bien, la prueba pericial ofrecida se valora conforme a lo dispuesto por los artículos 84 y 121 de la LFCE; así como 93, fracción IV, 143, 144, 197 y 211 del CFPC; y 97 de las DRLFCE.

El PERITO 2 no logra acreditar la pretensión probatoria de BAJA FERRIES, en virtud de las siguientes consideraciones:

Se sintetizan las manifestaciones del PERITO 2 y enseguida se muestra el análisis de esta autoridad, conforme a lo siguiente:

1. **Que explique el perito las operaciones logísticas básicas del transporte de carga con base en contenedores, desde las instalaciones del originador de la carga hasta las instalaciones del receptor de la carga.**

[711] Escrito de Manifestaciones al DP de BAJA FERRIES, página 133.

Se entiende por operaciones logísticas todas las acciones que se realizan para hacer posible el traslado, almacenamiento y distribución de los productos desde el lugar de origen hasta el consumidor final.

Las operaciones logísticas básicas del transporte de carga con base en contendores, desde las instalaciones del originador de la carga hasta las instalaciones del receptor de la carga, son las dos siguientes:

Primera: Operaciones logísticas básicas del movimiento de contenedores.[712]

- Posicionamiento del contenedor vacío desde el puerto o patio a las instalaciones del vendedor;
- Posicionamiento del contenedor lleno de las instalaciones del vendedor al puerto de embarque;
- Transbordo del contenedor en el puerto de carga;
- Transporte del contenedor lleno por vía marítima;
- Transbordo del contenedor en puerto de destino;
- Posicionamiento del contenedor lleno del puerto destino a las instalaciones del comprador; y
- Posicionamiento contenedor vacío de la instalación del comprador al puerto o almacén.

Segunda: Las operaciones logísticas básicas del transporte de carga con base en contenedores, desde las instalaciones del originador de la carga hasta las instalaciones del receptor de la carga, son las siguientes:

Operaciones de origen o en planta: Consiste en el embalaje, etiquetado y preparación de la mercancía para su transporte, así como la gestión de los documentos necesarios para el traslado de los bienes. Esta operación requiere una coordinación entre el originador de la carga, el intermediario logístico y el transportista terrestre.

Operación de transporte terrestre: Consiste en el traslado de la mercancía desde las instalaciones del originador hasta la terminal portuaria, utilizando camiones o trenes. Esta operación implica el cumplimiento de las normas de seguridad, calidad y medio ambiente, así como el pago de peajes, impuestos y otros gastos relacionados con el transporte.

Operaciones en terminal portuaria: Consiste en la recepción, almacenamiento y expedición de los contenedores en el puerto, utilizando equipos especializados como grúas, *transtainers* o *reachstackers*. Esta operación incluye el control, la inspección y la verificación de la integridad y condición de la carga, así como el cumplimiento de las formalidades aduaneras.

Operación de transporte marítimo: Consiste en la carga y descarga de los contenedores del buque al muelle, utilizando grúas especializadas. Esta operación requiere una planificación previa que determine el tiempo y la posición de atraque del buque, la asignación de grúas y la secuencia de contenedores. Además, se debe garantizar la seguridad y estabilidad del buque durante la navegación.

Operación de destino: Consiste en el traslado de la mercancía desde la terminal portuaria hasta las instalaciones del receptor, utilizando camiones o trenes. Esta operación implica el cumplimiento de

---

[712] El PERITO 2 menciona la Tesis doctoral, "*Modelos y métodos avanzados para la logística del contenedor. Aplicación al puerto de Valencia*", S Furió P, Universidad Politécnica de Valencia, punto 1.3.5, "*El ciclo logístico del contenedor*", pág. 46-55, gráfica 1.21 "*la logística del contenedor niveles diferenciados*".

las normas de seguridad, calidad y medio ambiente, así como el pago de los peajes, impuestos y otros gastos relacionados con el transporte. Finalmente, se debe realizar la entrega efectiva de la mercancía al receptor, así como la gestión de los documentos necesarios para la importación y exportación de los bienes.

2. Qué explique el perito las opciones que tiene el originador de la carga para transportar el contenedor hasta el puerto de embarque.

Normalmente se utilizan el transporte carretero (autotransporte) o ferrocarril para posicionar los contenedores entre las instalaciones del originador de las mercancías y el puerto, este método implica recoger el contenedor vacío del lugar definido por el portador, transportarlo al lugar de llenado, llenarlo y luego transportar el contenedor lleno a la terminal portuaria.

En México, para tener mayor eficacia en el traslado de contenedores y dependiendo el peso de estos, pueden ser transportados dos contenedores de veinte pies en una plataforma normal (semirremolque) o dos de cuarenta pies en los sistemas doblemente articulado,[713] el transporte ferroviario representa el mejor medio de transporte para mover grandes volúmenes de contenedores entre el punto originador de la carga y el puerto de embarque ya que por góndola especializada de ferrocarril existe mayor capacidad de carga pudiendo transportar cuatro contenedores de veinte pies o su equivalente de cuarenta pies en doble estiba con peso máximo de ciento ocho mil seiscientos kilogramos.[714] Como nota, es importante tener en cuenta que el tiempo de traslado fábrica-puerto es mayor en ferrocarril que en auto transporte.

Existen diferentes términos de comercio internacional (Incoterms) y sus equivalentes nacionales que definen quién es responsable del transporte de la mercancía en diferentes etapas del proceso. Algunos de estos términos son:[715]

- EXW (*Ex Works* o En fábrica): El vendedor tiene la mercancía disponible en sus instalaciones y el comprador se encarga del transporte.
- FICC *International Chamber of Commerce CA* (*Free Carrier o Franco Porteador):* El vendedor entrega la mercancía al transportista nombrado por el comprador.
- CPT (*Carriage Paid To* o Transporte pagado hasta): El vendedor paga el transporte de la mercancía hasta el destino designado.
- CIP (*Carriage and Insursance Paid To* o Transporte y Seguro Pagado hasta): Similar al CPT, pero además el vendedor contrata un seguro contra riesgo del comprador de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte.

---

[713] El PERITO 2 refiere la NOM-012.SCT-2-2017, "*Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*", *DOF: 26/12/2017, referencia 4.36 y 4.37, tabla 5.2.4 tractocamión semirremolque remolque (T.S.R)".*

[714] El PERITO 2 hace referencia a "*Características técnicas, MEDWAY, vagón portacontenedor 80 pies*", https://www.medway-iberia.com/files/upload/vagoes/34-87-49-60-00.pdf.

[715] El PERITO 2 refiere a la ICC | International Chambero f Commerce https://iccwbo.org/, ACUERDO por el que se actualiza la Carta de Porte en Autotransporte Federal y sus servicios auxiliares, DOF: 16/12/2021, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5638495&fecha=16/12/2021#gsc.tab=0, Banco Santander https://santandertrade.com/es/portal/analizar-mercados/incoterms, , . Transporte.mx , contrato de servicio de tranpsorte de carga, anexo a Carta porte https://transporte.mx/contrat-de-servicio-de-transporte-de-carga/

En respuesta al **numeral 1** y **numeral 2** el PERITO 2 define a las operaciones logísticas del transporte de carga como aquellas acciones realizadas para el traslado, almacenamiento y distribución de productos desde su origen hasta el consumidor final. Dado lo anterior, el PERITO 2 describe cada paso operativo de dicho proceso logístico. Asimismo, el PERITO 2 señala que el autotransporte y el ferrocarril son los principales medios utilizados para transportar los contenedores hasta el puerto de embarque, siendo el ferrocarril el mejor medio para transportar altos volúmenes de carga; e indica que este transporte se efectúa con base en disposiciones de comercio internacional denominadas "*INCOTERMS*".

Lo identificado por el PERITO 2 no constituyen manifestaciones que soporten las pretensiones de BAJA FERRIES dado que son referencias teóricas del proceso de transporte de carga marítimo, sin que se dirijan a contravenir algún fundamento del DP.

3. **Qué explique el perito las opciones que existen para cargar y descargar contenedores de un buque portacontenedores. ¿Se requiere grúa en el puerto o puede realizar la operación una grúa en el barco?**

   El transbordo de mercancías en el puerto de un medio de transporte a otro de manera directa se puede realizar con equipo propio del barco o del puerto. Dada la diversidad de tipos de operación que pudieran existir en los puertos y con el fin de hacer más eficiente las operaciones de carga/descarga y distribución de los contenedores estos se pueden almacenar de manera segura en patios apoyados con equipos de carga en tierra, disminuyendo los tiempos de espera y demoras de las mercancías y del medio de transporte terrestre seleccionado.

4. **Qué explique el perito las opciones que tiene el receptor de la carga para transportar el contenedor desde el puerto de desembarque hasta sus instalaciones.**

   Los medios normales de que dispone el receptor de la carga para mover sus mercancías del puerto a sus instalaciones son el transporte carretero y ferroviario. Las empresas transportistas de contenedores, sean camiones o ferrocarril, cuentan con plataformas especiales en los puertos de carga o descarga para garantizar el transporte seguro y eficiente de los contenedores, lo que les permite disminuir los tiempos de espera de los equipos de arrastre en los puertos por falta de espacio, saturación de la instalación o controles de acceso. Esto es, una misma unidad, por ejemplo, un camión con plataforma pudiera efectuar varios recorridos, puerto-almacén-puerto o almacén-puerto-almacén con diferentes contenedores en lugar de esperar turno de embarque o consolidación de carga como pudiera ser con el arrastre de cargas secas en autotransporte.

5. **Que explique el perito si el transporte de contenedores de las instalaciones del originador de la carga al puerto y del puerto a las instalaciones del receptor las tiene que realizar el usuario o se pueden contratar con terceros.**

   El transporte de contenedores entre almacén-puerto-almacén se puede efectuar con equipo propio o de terceros, en ambos casos con equipo local, evitando los sobre costos por estadía y viáticos que pudieran representar mover equipos de otras ciudades o puntos geográficos diferentes.

En respuesta al **numeral 3** a **numeral 5** el PERITO 2 se limita a señalar que para el transporte de mercancías de un medio de transporte a otro se utiliza equipo del puerto o de la embarcación, en el caso de los contenedores, estos pueden mantenerse en el patio del puerto. Asimismo, afirma que los receptores de carga mueven las mercancías desde el puerto a sus instalaciones principalmente

a través de transporte carretero y ferroviario pudiéndose efectuar en equipo propio o de terceros; por lo tanto, estas afirmaciones no logran controvertir alguno de los fundamentos de análisis del DP; en aras de evitar repeticiones innecesarias se remite al apartado de "*Otros medios de transportación marítima*" de la presente resolución.

6. **Qué diga el perito la infraestructura que existe para el manejo de contenedores en los puertos de Mazatlán, Topolobampo y Pichilingue.**

Mazatlán

El puerto de Mazatlán cuenta con infraestructura adecuada para la recepción de embarcaciones turísticas y de carga, así como maquinaria y equipo para las maniobras de carga y descarga de mercancías y contenedores que se operan por el puerto, estos equipos de manera conjunta hacen eficiente y segura la operación y maniobra de mercancías y pasaje.

El puerto de Mazatlán cuenta con una terminal especializada Terminal Marítima de Mazatlán,[716] con infraestructura y capacidad disponible para atender todo tipo de cargas como contenedores, carga general, automóviles, gráneles, cargas de proyecto y otras. La presencia de dos grúas tipo MHC Panamax para cien toneladas garantizan la atención de todo tipo de embarcaciones, con o sin aparejos de maniobras propios.

Las MHK 300 E son grúas con capacidad de levante de cien toneladas y cincuenta metros de alcance, diseñadas para operar en buques Panamax, de hasta treinta y dos metros de manga.

Equipo disponible en el puerto de Mazatlán: Equipos disponibles en el puerto:

MHC: 6 (seis). *General Cargo Handling Equipment*: 30 (treinta). *Traveling Crane*: 2 (dos). *BobCat*: 2 (dos). *Power Pack*: 50 (cincuenta) *plugs*. *Heavy Duty Scale*: 80 (ochenta) tons. *Ship Loader Stacker Bell*: 1 (una). *Grain Stuffing bell*: 4 (cuatro).

Estos equipos se adecúan al manejo de cualquier tipo de carga y pueden ser desplazados para trabajar en toda la extensión de la línea de atraque del Puerto.

El puerto de Mazatlán recibe, entre otras, embarcaciones portacontenedores en tráfico de altura, cabotaje y tránsito con esloras que van de ciento cincuenta a doscientos diez metros, lo que lo hace versátil en el manejo. El movimiento de contenedores en el puerto es en promedio de cuarenta y nueve mil TEUs (cajas) anuales, durante la pandemia se mantuvo en cuarenta y dos mil TEUs anuales.[717]

La DGP/CGPMM/SEMAR mediante oficio 2758/2022 (dos mil setecientos cincuenta y ocho del dos mil veintidós) autorizó a Terminal Marítima de Mazatlán S.A. de C.V. la tarifa de contenedores y almacenaje aplicable en la terminal de usos múltiples, ésta tarifa considera los movimientos de embarque y desembarque de contenedores, reacomodo de contenedores, recepción y entrega de contenedores y otros servicios relacionados con el manejo, estiba y cargado del contenedor.[718]

Topolobampo

---

[716] El PERITO 2 menciona la "*Terminal Marítima Mazatlán (TMAZ)*", información general, página web, https://www.tmaz.com.mx/

[717] El PERITO 2 hace referencia a "*ASIPONA Mazatlán, estadística histórica, movimiento de contenedores serie 1996-2022*".

[718] El PERITO 2 refiere a "*ASIPONA Mazatlán, Tarifas*", *https://www.puertomazatlan.com.mx/tarifas/*; "*Tarifas de maniobras de carga general, graneles agrícolas y minerales, contenedores y almacenaje, Terminal Marítima de Mazatlán*", *www.puertomazatlan.com.mx/APIWEB/CO/TARIFAS/TARIFARIO_TERMINAL_DE_USOS_MULTIPLES.PDF*

El puerto de altura de Topolobampo fue inaugurado en mil novecientos noventa y uno para consolidar las expectativas comerciales de la región noroeste de México. El Puerto cuenta con la infraestructura y facilidades para el manejo de contenedores, granel agrícola y minerales, así como condiciones adecuadas de recepción de todo tipo de carga. El puerto constituye un catalizador para el intercambio de productos con los mercados de Japón, Corea, Taiwán, Singapur, Hong Kong, Australia, Canadá, Nueva Zelanda, los estados de Kansas, Nuevo México y Texas en los Estados Unidos; y Centro y Sudamérica.

En la actualidad el puerto de Topolobampo permite operación de contenedores en sus muelles con barcos auto descargables,[719] contando con un área terminal para el manejo y almacenamiento de todo tipo de productos, mercancías y bienes, ubicada con el código 3PaS.[720] Cuenta también con una zona proyectada para desarrollo de una instalación especializada para granel mineral, carga general y contenerizada ubicada con el código "*10PuE*"

Los equipos de arrastre y manipulación de contenedores en el puerto son contratados a particulares directamente por el dueño de la carga, transportista o maniobrista autorizado y pueden incluir *Reachstacker* (vehículo utilizado para manejar contenedores en pequeñas terminales o en instalaciones medianas); Montacargas (*forklifts*" utilizados para estibar las mercancías dentro del contenedor o mover contenedores vacíos) así como tractores y plataformas.

En la tarifa Autorizada por la DGP/CGPMM/SEMAR mediante oficio 3096/2022 (tres mil noventa y seis de dos mil veintidós) de fecha diecisiete de octubre de dos mil veintidós a la ASIPONA TOPOLOBAMPO no se observa una tarifa para el movimiento de contenedores.[721]

Pichilingue BCS

De acuerdo con el Programa Maestro de Desarrollo Portuario[722] el puerto de Pichilingue cuenta con un muelle comercial que provee las condiciones para mover de manera convencional contenedores.

El puerto de Pichilingue, mediante oficio número 1253.2022.02854, de fecha tres de junio de dos mil veintidós, emitido por la Dirección General de Puertos, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SEMAR, recibió autorización para los ajustes a las tarifas de maniobras de carga general y contenedores aplicables en el puerto de Pichilingue.

La tarifa no diferencia entre contenedores de veinte o cuarenta pies, sino que se determina por tipo de maniobra, esto es: *Maniobra* en tierra, lleno o vacío, de patio a vehículo de transporte o viceversa; *Llenado/vaciado* de contenedor, desplazando carga o desplazando contenedor; y *Maniobra* directa de buque a vehículo terrestre o viceversa. [723]

Al igual que en el puerto de Topolobampo, los equipos para mover los contenedores en el puerto son proporcionados por el propietario de la carga o terceros contratados, el embarque y desembarque de los contenedores buque-muelle se efectúan con grúas del barco.

---

[719] El PERITO 2 puntualiza que "*Llamados Feeders Ships dotados con grúuas* [sic] *de carga*".

[720] El Perito refiere a *ASIPONA Topolobampo, servicios, plano del puerto, página web* https://www.puertotopolobampo.com.mx/infraestructura/plano-del-puerto/.

[721] El PERITO 2 hace referencia a *ASIPONA Topolobampo, Tarifas,* https://www.puertotopolobampo.com.mx/tarifas/

[722] El PERITO 2 refiere a "*APIBCS, aprobado por la DGP/CGPMM/SEMAR*", mediante oficio 005/2023, de fecha 14 de marzo de 2023, periodo 2023-2028, pg. 69.

[723] El PERITO 2 hace referencia a "*API.BCS*", página Web, https://apibcs.com.mx/; "*Tarifas de maniobras*", https://onedrive.live.com/?authkey=%21AJrijvHaVBnlb%5Fg&cid=FA7DDAACA75A2278%2118040&parId=FA7DDAACA75A2278%2118034&o=OneUp.

En respuesta al **numeral 6** el PERITO 2 señala las capacidades técnicas operativas para el manejo de contenedores de los puertos de Pichilingue, Topolobampo y Mazatlán, además señala que dichos puertos no requieren "*equipo especial*" para operar contenedores dada la existencia de muelles y accesos de dichos puertos.

Se observa que las manifestaciones del PERITO 2 comprenden meras descripciones del equipo técnico que detentan los puertos para proveer los SERVICIOS PORTUARIOS, sin que estos impliquen reflexiones que apoyen las pretensiones de BAJA FERRIES o controviertan los fundamentos del DP; para mayor referencia se remite al apartado "*Otros medios de transportación marítima*", de la presente resolución.

7. **Que diga el perito qué infraestructura adicional sería necesaria en los puertos de Mazatlán, Topolobampo y Pichilingue para hacer viable el transporte por contenedores.**

   Como se ha mencionado anteriormente no se requiere equipo especial para operar contenedores en un puerto si la embarcación está equipada con grúas que permiten la carga y descarga directa a camión, basta un muelle que permita atracar la embarcación de manera segura y que el puerto cuenta con accesos y vialidades adecuadas para la maniobra de los vehículos de transporte, esta condición la reúnen los tres puertos, desde luego esto no es la forma más eficiente de operar en el puerto, pero podemos considerarla como la condición básica.

8. **Que diga el perito si la necesidad de realizar maniobras adicionales de carga y descarga de contenedores, en comparación con un transbordador, con los costos que ello implica, hacen inviable económicamente para un usuario el transporte por contenedores.**

   Tenemos que indicar que ambos servicios pueden tener diferencias, pero son sustitutos, ambos forman parte del transporte marítimo dentro de la logística del movimiento de mercancías entre su origen y destino. A pesar de que para los contenedores es necesario realizar en el puerto maniobras adicionales de carga y descarga en comparación con un TRANSBORDADOR, con los costos que ello implica, es viable económicamente para un usuario el envío de sus mercancías por contenedor, y no solo eso, sino que pudiera representar beneficios adicionales al utilizar este servicio. Esto se demuestra mediante el ejercicio de costos de puerto que se desarrolla más adelante donde el servicio de contenedores claramente puede ser sustituto del servicio de TRANSBORDADORES y en determinados casos representar una ventaja para el transportista o el dueño de la carga.

   En la primera parte del ejercicio determinamos los costos que debe pagar un contenedor como maniobras adicionales de carga y descarga en el puerto, la segunda parte determina los costos de traslado (flete marítimo) entre los puertos de origen – destino, y la tercera parte es el comparativo entre los fletes de contenedores y TRANSBORDADORES para una caja de cuarenta pies de largo.

   Las mercancías se pueden transportar en diferentes tipos de barcos, por ello, la primera distinción referida a la carga es su clasificación como carga convencional o carga contenerizada. La carga convencional se transporta en buques denominados convencionales (carga general) y es toda aquella mercancía que no se transporta en contenedor. Puede ser mercancía estibada en palés, jaulas, cajas de madera o metálicas, bidones. La carga contenerizada se transporta en buques portacontenedores y viaja ubicada dentro de un contenedor. La unidad de medida del contenedor es el TEU (*Twenty-foot Equivalent Umit*). Los contenedores pueden ser de diferentes medidas, siendo los más utilizados los de veinte (20) pies y de cuarenta (40) pies, actualmente el contenedor es el sistema más utilizado para el transporte marítimo internacional y de corta distancia de mercancías.

Es dable mencionar también que los contenedores son propiedad de la naviera en su gran mayoría y proporcionados a los usuarios durante la contratación del servicio puerta-puerta, muelle-muelle o cualquiera de los INCOTERMS, reduciendo significativamente los gastos de mantenimiento de cajas secas de transporte rodado y costo de adquisición o equipamiento al utilizar remolques planos o chasis para el traslado de los contenedores.

La carga también puede ser rodada y se transporta en buques Ro-Ro (roll on/ roll off) cuyas bodegas están diseñadas en forma de garaje para albergar camiones, semirremolques, contenedores sobre plataformas y vehículos particulares. Estos vehículos con ruedas acceden desde el muelle al interior del barco a través de una rampa y pueden hacerlo por sus propios medios o bien mediante maquinaria de arrastre. Por otro lado, también existen barcos *Car Carrier* para el transporte de todo tipo de automóviles y vehículos, se utiliza principalmente para el transporte de vehículos nuevos.

Para el ejercicio mediante el cual habremos de demostrar que el servicio de contenedores de mercancías por barco puede ser sustituto del servicio de transbordadores consideraremos dos escenarios:

Primer escenario – Consta de dos fases: fase 1). – llegada del contenedor al puerto de embarque, a costado de buque para su carga (camión-buque); fase 2). – descarga directa del buque a camión en el puerto destino, corresponde a la maniobra mínima aceptable para la carga/descarga de un contenedor a bordo de un buque, la maniobra se conoce como "*Maniobra directa*"[724] en puerto de carga o descarga.

Segundo escenario – Consta de cuatro fases: - fase 1.- Descarga del contenedor del camión a la terminal o patio del puerto origen, fase 2). – carga del contenedor patio-buque puerto origen; fase 3). – descarga contenedor en puerto destino buque-patio; fase 4). – carga del contenedor patio puerto destino a camión, este escenario permite la operación optima del contenedor en el puerto evitando demoras o esperas innecesarias al transporte terrestre.

Para el cálculo se considera: a) contenedor de cuarenta pies por su similitud a una caja de tráiler movida por transbordador: b) las tarifas para contenedores aprobadas por la DGP/CGMM/SEMAR para los puertos de Mazatlán y Pichilingue.

Primera parte: cálculo de los costos que debe pagar un contenedor como maniobras adicionales de carga y descarga en el puerto.

Primer escenario:

El costo por embarque o desembarque de contenedores, llenos o vacíos de camión a buque (fase 1) en la Terminal de usos múltiples en el puerto de Mazatlán es de $2,213.45 (dos mil doscientos trece 45/100 M.N). En el puerto de Pichilingue la maniobra directa por contenedor de buque a vehículo de transporte terrestre o viceversa (fase 2) tiene un costo de $1,435.88 (mil cuatrocientos treinta y cinco 33/100 M.N) lo que da un total de $3,649.33 (tres mil seiscientos cuarenta nueve 33/100 M.N) por maniobras portuarias. Este costo permite tomar el contenedor del camión a buque en el puerto de origen y de buque a camión en el puerto de destino. Costo maniobras portuarias primer escenario por contenedor de cuarenta pies – $3,649.33 (tres mil seiscientos cuarenta y nueve 33/100 M.N).

Segundo escenario:

---

[724] El PERITO 2 refiere a la "*Tarifa de maniobra de contenedores, Pichilingue, APBCS, punto 4*".

En este escenario, aparte de considerar los costos planteados en el primer escenario (carga y descarga al costado del buque, fases dos y tres del segundo escenario) habrá de agregarse una maniobra adicional por puerto que corresponde a la recepción del contenedor en los patios de almacenamiento de las terminales del puerto de carga, el que para Mazatlán (fase uno, puerto de origen) tiene un costo de $1,435.88 (mil cuatrocientos treinta y cinco 88/100 M.N) y para Pichilingue (fase cuatro, puerto de destino) de $287.01 (doscientos ochenta y siete 01/100 M.N), dando un total de $5,372.22 (cinco mil trescientos setenta y dos 22/100 M.N). Este costo permite bajar del camión el contenedor en el puerto de origen, almacenarlo en patios hasta el momento de embarque, embarcar el contenedor en el puerto de origen, descargar el contenedor del buque al muelle en el puerto de destino, almacenar el contenedor en el patio hasta la recolección por el propietario de las mercancías y la carga del contenedor en el camión que habrá de transportar a su destino la mercancía.

Esta tarifa adicional de $1,722.89 (mil setecientos veintidós 89/100 M.N), permite disponer de cinco días de almacenamiento en el puerto sin pago de estadía o almacenaje previo al embarque o posterior al desembarque del contenedor del buque, de acuerdo con las reglas de aplicación de la tarifa autorizada, que en el caso de Mazatlán lo marca en el punto 2.8. "*Almacenamiento de contenedores*" que establece "[…] *en el caso de los contenedores llenos recibidos de la descarga de naves, estos tendrán un período liberado de almacenamiento de 5 días corridos, contados desde el zarpe de la nave*" […] "*respeto de los contenedores llenos recibidos para embarque estos tendrán un periodo liberado de almacenamiento de 5 días corridos, previo al arribo de la nave*", misma política se utiliza para el manejo de vacíos en puerto con períodos diferentes de tiempos.

Costo maniobras portuarias segundo escenario por contenedor de cuarenta pies – $5,372.22 (cinco mil trescientos setenta y dos 22/100 M.N).

- Segunda parte: Cálculo de los costos de traslado (flete marítimo) entre los puertos de origen y destino.

En la hoja dieciséis del informe correspondiente a la pregunta 11 donde se estima el costo de transporte marítimo por contenedor, observamos que el costo diario por *slot* para un buque tipo FEEDERMAX de trescientas TEUs será de 111.06 USD (ciento once 06/100 USD), un contenedor de cuarenta pies es el equivalente a dos *slot* por lo que su costo sería de 223.02 (doscientos veintitrés 02/100 USD) por día. Considerando que la logística del contenedor supone el traslado lleno – vacío, el costo estimado sería de 446.02 (cuatrocientos cuarenta y seis 02/100 USD).

Por lo que la tarifa comercial pudiera fluctuar en el tramo Mazatlán – Pichilingue entre los 500 (quinientos) y 700 (setecientos) dólares por caja. (+/- $10,000/$14,000 (diez mil/catorce mil 00/100 M.N.), $20 (veinte 00/100 M.N. x USD).[725]

Costo del transporte marítimo entre Mazatlán y Pichilingue $14,000.00 (catorce mil 00/100 M.N.)

Costo total Mazatlán – Pichilingue contenedor de cuarenta pies $19,372.22 (diecinueve mil trescientos setenta y dos 22/100 M.N.).

- Tercera parte: Comparativo entre los fletes de transbordadores para un remolque y un portacontenedor para una caja de cuarenta pies de largo.

[725] El PERITO 2 refiere a la "*Tabla de tarifas de transporte marítimo internacional de contenedores: Octubre 2023*", https://moverdb.com/es/transporte-de-contenedores.

Para determinar la equivalencia comparativa de los valores considerados en el cálculo anterior por contenedor de cuarenta pies y una caja o plataforma utilizada en el transporte terrestre diremos que un contenedor de cuarenta pies de largo equivale a doce puntos ciento noventa y dos metros y la caja o plataforma considerada en la tarifa de TRANSBORDADORES es de trece punto siete metros equivale a cuarenta y cinco pies (medida equivalente a los contenedores *High Cube*). Por lo que podemos decir que la tarifa para caja o plataforma de remolque terrestre aplicada en los TRANSBORDADORES sería equivalente a la tarifa aplicada para contenedor tipo *High Cube*.

Referencia	Costo
Tarifa de contenedor High Cube (cuarenta y cinco pies/trece puntos siete mts.) Mazatlán – Pichilingue	$19,372.22 (diecinueve mil trescientos setenta y dos 22/100 M.N.)
Tarifa TRANSBORDADORES para caja/plataforma hasta trece puntos siete metros Mazatlán - Pichilingue[726]	$22,390.00 (veintidós mil trescientos noventa 00/100 M.N.)

Este ejercicio demuestra que a pesar de la existencia de maniobras adicionales el servicio por contenedor es competitivo con el de TRANSBORDADORES, incluso la diferencia monetaria es de $3,017.78 (tres mil diecisiete 78/100 M.N.) a favor del contenedor. Hay que considerar que la diferencia monetaria se puede reducir o incrementar dependiendo de la capacidad de la embarcación. En este caso se tomaron los costos promedio de viaje de portacontenedores entre trescientos cincuenta y mil TEUS[727].

En respuesta al **numeral 8** el PERITO 2 indica que el transporte de contenedores y el TRANSBORDADOR son bajo ciertas condiciones, sustitutos, siendo ambos, parte de la cadena logística del movimiento de mercancías entre su origen y destino; apunta que aun cuando el transporte de contenedores requiere de maniobras adicionales de carga, este es viable económicamente y puede presentar beneficios económicos.

Dado lo anterior, el PERITO 2 procede a hacer una comparativa de costos que toman como base el transporte de una caja de cuarenta y dos pies de largo para concluir que, tomando en cuenta los costos, se podría ver una diferencia de 3,017.78 (tres mil diecisiete pesos 78/100 M.N.) a favor del contenedor; sin embargo, indica que la diferencia monetaria en costos se puede reducir o incrementar dependiendo de la capacidad de la embarcación.

Los señalamientos del PERITO 2 suponen un análisis de sustitución incompleto, dado que basa su análisis en un ejercicio hipotético reducido, que no atiende a todas las condiciones reales de competencia de los MERCADOS RELEVANTES. Como se apunta en la sección "***4.3 Características de los servicios del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA***" del DP, la característica esencial por la que los usuarios utilizan el STMC por TRANSBORDADOR reside en la necesidad de trasladar carga rodada, es decir, vehículos que, a su vez, pueden transportar otros productos, bienes o mercancías en su interior desde los centros de distribución y/o producción a centros de consumo. Esta necesidad deriva de que los usuarios buscan mantener en curso un procedimiento logístico que

---

[726] BAJA FERIES, "*tarifas, Mazatlán.La Paz*", https://www.bajaferries.com.mx/rutas-tarifas-y-horarios.

[727] El PERITO 2 hace referencia a la obra de "*Moore Stephensens, Richar Greiner, December 2017 Ship operating costs, current and futere trends*", http://www.moore-greece.gr/MediaLibsAndFiles/media/greeceweb.moorestephens.com/Documents/l-Richard-Greiner.pdf

inicia con el transporte, generalmente desde puntos principales de producción o distribución situados en las áreas alejadas de los puertos de Topolobampo o Mazatlán hacia centros secundarios de distribución o consumidores locales ubicados en ciudades que cuentan con enlaces viales al puerto de Pichilingue; como se observa el B de las embarcaciones atendidas en el puerto de Mazatlán; B en el puerto de Topolobampo, y B) en el puerto de Pichilingue fueron TRANSBORDADORES.

A su vez, de acuerdo con la información del archivo "*Anexo VII.1.xlsx*" el promedio de unidades transportadas por usuario, persona física y moral, fue de B y B respectivamente, durante el PERIODO INVESTIGADO. Esto es indicio de que la demanda del STMC está atomizada, tal que los usuarios, en promedio, difícilmente reunirían la escala y las capacidades logísticas necesarias para migrar a otro medio de transporte marítimo (buque de carga general, buque granelero o buque portacontenedores) ante un incremento de precios de TRANSBORDADOR, independientemente del producto que movilicen.

El PERITO 2 omite el análisis de las causas y de productos en consideración que llevarían a los clientes de BAJA FERRIES a sustituir el TRASBORDADOR por contenedores. Recurrir a buques de portacontenedores alteraría un atributo fundamental del autotransporte de carga: la frecuencia de entregas. Mientras que las principales empresas de autotransporte de carga movilizan en promedio B diario, en dos mil veintiuno solo hubo B arribos de buques portacontenedores en Pichilingue, esto es, B de portacontenedores cada B días. Esto podría resultar excesivo para las empresas de autotransporte si consideramos que la frecuencia de entregas es un atributo demandado por los contratantes de su servicio. Y aun cuando ante un incremento de precios del TRANSBORDADOR, la mayor demanda por el servicio de buque portacontenedores podría incrementar la frecuencia de arribos, posiblemente quedaría por debajo de las necesidades de las empresas de autotransporte de realizar entregas diarias.

Por lo anterior, el análisis del PERITO 2 no toma en cuenta los factores de logística de distribución y necesidades de carga de los USUARIOS COMERCIALES, constituyendo un análisis hipotético sobre una sola medida de carga, por lo que el argumento no alcanza a controvertir el análisis de sustituibilidad de los contenedores por los TRANSBORDADORES descrito en el DP.

9. **Que diga el perito si la carga que envía un usuario por transbordador puede ser transportada por contenedores, y qué condiciones se requieren cumplir para que sea técnicamente posible.**

   El movimiento de carga en contenedores vino a sustituir el movimiento de mercancías de forma suelta o paletizada, de manera general todas las cargas que se envían en camiones por TRANSBORDADORES son susceptibles de ser enviadas por contenedor y no se requiere cumplir técnicamente con condiciones especiales.

   El movimiento de mercancías en contenedor comparado con el transporte de carga suelta en autotransporte presenta las siguientes ventajas: rapidez en la carga y descarga de las mercancías en el puerto entre los diferentes modos de transporte; flexibilidad en el manejo multimodal y logística de transporte; trazabilidad en el proceso de mercancía al manejarse lotes completos o consolidación de las cargas; operaciones comerciales seguras, menor riesgo de pérdida por robo o condiciones

Eliminado: 38 palabras.

meteorológicas; cancelación de la manipulación de la carga en procesos intermodales; reducción de costos por manipulación de las mercancías, documento único de embarque.

Existen tantos tipos de contenedores como mercancías a transportar, la existencia de contenedores especializados evita la contaminación por producto y permite su acomodo o estiba de manera segura, se debe tener en cuenta que a nivel internacional existen normas y disposiciones para la carga de contenedores, su estiva y trincado, seguridad y protección. Estas disposiciones son dictadas a nivel internacional en el área marítima por la OMI a través del Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, el cual ha sido enmendado recientemente por el Comité de Seguridad Marítima.[728]

Existen varios tipos de contenedores marítimos, cada uno diseñado para adecuarse a una necesidad específica. Aquí se mencionan algunos de ellos: Contenedor *DRY VAN*: Son los contenedores más utilizados, son herméticos y sin ventilación. Son apilables hasta ocho niveles y están fabricados en acero corten, lo que los hace robustos; Contenedor *HIGH CUBE*: Son muy similares a los *Dry Van* excepto por su altura de 9'6'' (nueve pies con seis pulgadas) (2,896 metros) (dos mil ochocientos noventa y seis metros), los contenedores *Dry Van* 40' tienen una altura de 8'6'' (ocho pies con seis pulgadas) (2,591 metros) (dos mil quinientos noventa y un metros). Esta altura extra resulta ideal para cargas voluminosas y sobredimensionadas; Contenedor *OPEN TOP*: Son también muy parecidos a los *Dry Van*, con medidas de veinte y cuarenta pies, con la diferencia de que los Open Top no tienen techo. Al no tener techo se pueden cargar por encima haciendo muy fácil la carga de mercancías pesadas o voluminosas que puede ser difícil meter por la puerta; Contenedor *OPEN SIDE*: Tienen unas grandes puertas de cuatro hojas que permiten el acceso fácil a las mercancías para su carga y descarga. Los hay de veinte y cuarenta pies; Contenedor *FLAT RACK*: Es un contenedor sin techo y sin paredes laterales. Se utiliza para transportar mercancías pesadas o sobredimensionadas; Contenedor *TANK*: Son para transportar líquidos a granel. Se trata de una cisterna contenida dentro de una estructura de vigas de acero que la hacen de las mismas dimensiones que un contenedor estándar; Contenedor frigorífico *REEFER* es un tipo de contenedor destinado al transporte de mercancías con control de temperatura, ya sea en frío o en caliente. Pueden mantener la temperatura de la mercancía desde -30°C (menos treinta grados centígrados) a +40°C (más cuarenta grados centígrados), incluso hay algunos modelos especiales que pueden llegar hasta -60°C (menos sesenta grados centígrados).

La OMI publicó y México es signante del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC) y tiene por objeto mantener un elevado nivel de seguridad de la vida humana en el transporte y la manipulación de contenedores y facilitar el transporte internacional de contenedores proporcionando reglas de seguridad internacionales uniformes, aplicables igualmente a todos los modos de transporte de superficie. De esta manera, puede evitarse la proliferación de reglas nacionales de seguridad divergentes[729]. La Unión Europea ha publicado también como propia

---

[728] El PERITO 2 hace referencia al "*ACUERDO por el que se da a conocer el Código de Prácticas de Seguridad para la Estiba y Sujeción de la Carga, del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional*". https://www.dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5323278 Código ESC. Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, Autor: Organización Marítima Internacional (OMI / IMO), Editorial: Organización Marítima Internacional (OMI / IMO), Año de edición: 2.011, 9789280131048, Código OMI: IB292S, Resolución A.714(17), Bureau International des Containers et du Transport Intermodal *http://www.bic-code.org/contact/*.

[729] El PERITO 2 refiere al *OMI, Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-safe-Containers-(CSC).aspx#:~:text=En%20el%20Convenio%20figuran%20dos%20anexos%3A%20El%20anexo,incluidos%20los%20pormenores%20de%20los%20procedimientos%20de%20prueba*.

la norma ISO10855-1 2018 relacionada con contenedores marítimos y dispositivos de elevación asociados. Parte 1: Diseño, fabricación y marcado de los contenedores marítimos[730], en México las disposiciones anteriores se correlacionan con la NOM-015-SCT2/2021, "*Condiciones de seguridad en la estiba y sujeción de la carga, que deben cumplir los vehículos de autotransporte que circulan en las carreteras y puentes de jurisdicción federal*", así como los intervalos de revisión, que deban aplicar para evitar el movimiento y/o caída de la carga.[731]

10. Que diga el perito las condiciones necesarias para que el transporte de carga por contenedor sea económicamente viable para un usuario, en comparación con el transporte por transbordador.

El transporte marítimo de contenedores a nivel mundial, desde su origen ha demostrado ser económicamente viable para el movimiento de mercancías tanto en tráfico internacional como en traslados de corta distancia (servicio de alimentación o FEEDER)[732], en México existen empresas como Cermesoni Group[733], Maeda[734], Diflet[735], Transpormar[736], entre otras que por más de veinte años han efectuado estos servicios en tráfico internacional y nacional, contando con la estructura administrativa y operativa que permite hacer este tipo de servicio viable.

El uso de embarcaciones RORO, ROPAX o FERRIES[737] surge en Europa por la necesidad de comunicar puertos entre diferentes países y efectuar el traslado de mercancías y pasaje en transporte rodado, si bien ya desde mil novecientos veinte existían en los Grandes Lagos barcos dedicados al transporte de carga rodada, el desarrollo de este tipo de buque se dio a finales de los cincuenta con las líneas de Ferries en el Canal de la Mancha, De manera progresiva, este nuevo sistema fue adquiriendo fuerza en determinadas rutas. Existen diferentes tipos de buques de carga rodada, entre los más conocidos tenemos: Buque Ro-Ro para cargas pesadas (Heavy Ro-Ro); Pure Car Carrier (PCC): Ferries[738], RO-PAX[739], Enviropax[740], Combinación de Portacontenedores y buque Ro-Ro (CONRO).

Las respuestas al **numerales 9** y **numeral 10** no combaten el DP pues únicamente explican las características que debe tener un contenedor para que sea técnicamente viable transportar la

---

[730] El Perito hace referencia a https://www.une.org/encuentra-tu-norma/busca-tu-norma/norma?c=N0060378, ISO 10855-1:2018 Offshpre containers and associated lifting sets – Part 1: Design, manufacture and marking of offshore containers, https://www.iso.org/standard/46198.html.

[731] El PERITO 2 refiere al *DOF: 30/06/2021, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5622577&fecha=30/06/2021#gsc.tab=0, : NMX-D-314-IMNC-2014*

[732] El Perito puntualiza *El servicio de alimentación es el servicio de transporte mediante el cual los contenedores cargados o vacíos en un área regional se transfieren a un "buque nodriza" para un viaje oceánico de larga distancia. Cuando un operador de línea regular realiza el transporte marítimo de mercancías desde los principales puertos, es posible que no pueda hacer escala en puertos más pequeños y menos concurridos para recoger o dejar la carga.*

[733] El PERITO 2 refiere el sitio *https://cermesoni.com.mx/transportes-y-expediciones-terrestres-nacionales/transporte-containers/*.

[734] El PERITO 2 hace mención del sitio *https://www.maeda.mx/*.

[735] El PERITO 2 coloca el sitio https://www.diflet.com/transporte-de-contenedores/.

[736] El PERITO 2 refiere al sitio *https://transpormar.mx/*.

[737] El PERITO 2 hace mención del *análisis de la operativa en buques de carga rodada, trabajo de investigación, Facultad de Náutica, PFC-Q4-LMTM https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/76265/PFC_Ignacio%20Moreles%20def.pdf,*

[738] El PERITO 2 añade *Sin duda el tipo de buque RoRo más conocidos del sector. Normalmente se usan para el transporte de coches, camiones y personas a lugares que no distan más de 300 millas entre sí, Suelen trabajar en líneas regulares.*

[739] El PERITO 2 aclara *Se puede considerar un buque de pasaje, cuya principal función es el transporte de carga rodada, tienen la ventaja de acceder a puertos con restricciones de calado y eslora, aumentando la flexibilidad de su utilización.*

[740] El PERITO 2 agrega que *nuevo concepto dentro del grupo de buques Ro-Pax de alta velocidad.*

carga que viaja por TRANSBORDADOR. El PERITO 2 termina por señalar las empresas que ofrecen el servicio de transporte de contenedores en México y los diferentes tipos de buques de carga rodada que existen.

Estos señalamientos no aportan a convalidar alguna pretensión de BAJA FERRIES dado que no están relacionados a controvertir algún postulado del DP, de conformidad con lo señalado en el apartado "*3.2.1.3. Otros medios de transportación marítima*" de la presente resolución, y, por lo tanto, constituyen meras afirmaciones teóricas.

11. Que explique el perito los elementos básicos para estimar el costo de transporte por contenedor.

El costo del transporte marítimo se calcula teniendo en cuenta diferentes factores como son: las características de la embarcación, el tipo de carga y volumen a transportar, los puertos de origen/destino, tipo de servicio (línea regular, tipo de fletamento); costos, derechos y aprovechamientos portuarios, recargos por la naviera, términos de concentración de traslado de mercancías (INCOTERMS) y costos fijos de operación de la embarcación.

Al igual que un transportista de carga incluye dentro del flete de servicio puerta-puerta el costo del flete marítimo en ferries, un naviero o agente de carga (Freight forwarder[741]) en movimiento de contenedores puede incluir los costos de transporte terrestre en sus fletes, esto porque como se indicó anteriormente, la naviera es la propietaria del contenedor, esta condición es la diferencia principal entre un servicio de transporte de contenedores y uno de ferries, este último solo puede ofertar el tramo marítimo de muelle a muelle que en los incoterms corresponde al flete marítimo (Freight), algunas naviera de ferries pueden incluir en sus fletes los servicios de puerto aplicados a la carga o incluso a través de filiales ofrecer los servicios de transportación terrestre conocido como transporte integrado.

Regresando a la pregunta de estimación de costo de transporte por contenedor este puede cubrir todas las formas de comercio de las mercancías que van desde "*En fábrica*" (EXW) a "*Entrega en punto de destino*" (DAP). Como se menciona la tarifa del ferries cubre solo el tramo marítimo, si a partir de este concepto determinamos el costo solo del tramo marítimo del movimiento de mercancías en contenedor tendremos que este se determinaría por la suma de gastos fijos más gastos variables, entre el número de contenedores que puede cargar la embarcación lo que se definiría como costo del *slot*.[742] Por ejemplo, los costos operativos diarios en promedio de un buque portacontenedor tipo *Feedermax*[743] en el año dos mil diecisiete[744] equivalían a 4,372 USD (cuatro mil trescientos setenta y dos 00/100 USD), el costo de tripulación a 177 USD (ciento setenta y siete 00/100 USD), costo de provisiones de 173 USD (ciento setenta y tres 00/100 USD), costo por reparaciones y mantenimiento

---

[741] El PERITO 2 refiere a *Dispatchtrack, Empresa de logística, Colombia, https://www.beetrack.com/es/blog/freight.forwarder-que-es-funciones-y-empresas.*

[742] El Perito explica "*Se entiende por SLOT el espacio que ocupa a bordo un contenedor de 20 pies es la medida que permite conocer la capacidad máxima de carga de un buque portacontenedores, es conocida como celda, equivale a 1 TEU, un contenedor de 40 pies equivalente a una caja de tractocamión equivale a 2 TEU's. Por lo que un barco con capacidad de 200 TEU's podría transportar el equivalente a 100 cajas de un tractocamiones*".

[743] El PERITO 2 añade *Buque que transportan de 100 a 1000 TEUs.*

[744] El PERITO 2 hace referencia a Moore Stephensens, Richard Greiner, December 2017 Ship operating costs, current and futere trends https://www.moore-greece.gr/MediaLibsAndFiles/media/greeceweb.moorestephens.com/Documents/1-Richard-Greiner.pdf.

principal 135 USD (ciento treinta y cinco 00/100 USD), refacciones y mantenimiento menor 135 USD (ciento treinta y cinco 00/100 USD), seguros (P&I and H&M)[745] 176 USD (ciento setenta y seis USD) esto nos da un monto total de 5,168 (cinco mil ciento sesenta y ocho 00/100 USD), si consideramos la capacidad mínima (trescientos TEUs), media (seiscientos cincuenta TEUs) y máxima de un barco tipo *feedermax* (mil TEUs) el costo diario operativo por SLOT sería de (17.22)*2/7.95 / 5.16, parte de los costos fijos a considerar serían los administrativos que dependerán del tamaño de la empresa naviera.

A los costos fijos habremos de agregar los costos variables que corresponden a combustible y gastos de puerto aplicables a cada viaje, así como los sobrecostos que se cobren en cada puerto por movimiento de contenedor. Estos costos adicionales no comprenden los costos de maniobras.

De acuerdo con ship & bunker[746] en el área de *Houston* el precio de *VLSFO*[747] es de 670.5 USD (seiscientos setenta 5/100 USD) por tonelada, el de *MGO*[748] es de 1,035.5 USD (mil treinta y cinco 5/100 USD) por tonelada y el IFO380 de 569 USD (quinientos sesenta y nueve 00/100 USD) por tonelada si nuestra embarcación consume treinta y cinco Toneladas de VLSFO por día navegado de veinticuatro horas y un promedio de dos punto cinco toneladas métricas de *MGO* (Diesel marino) el costo de combustible diario navegando sería de 23,467.5 USD (veintitrés mil cuatrocientos sesenta y siete 5/100 USD) para *VLFSO* y 4,098.9 USD (cuatro mil noventa y ocho 9/100 USD) para Diesel (MGO) siendo un total de 27,566.4 USD (veintisiete mil quinientos sesenta y seis 4/100 USD) en combustibles, en puerto solo se consumirían tres punto cinco toneladas de MGO por veinticuatro horas /4,098.9 USD (cuatro mil noventa y ocho 9/100 USD)). Si se considera un día navegando y diez horas en puerto el costo por viaje sería de 27,566.4 USD (veintisiete mil quinientos sesenta y seis 4/100 USD) que dividido entre el número promedio de SLOT (trescientos/seiscientos cincuenta/mil) sería igual a (91.9/42.4/27.6 USD (noventa y un dólares 9/100 USD/cuarenta y dos 4/100 USD/ veintisiete 6/100 USD).

Al momento del cálculo tendríamos que el costo diario de operación considerando los costos fijos y variables del buque sería de 109.12 / 50.35 / 32.76 USD (ciento nueve dólares 12/100 USD/cincuenta 35/100 USD/treinta y dos 76/100 USD) por slot.

Podemos concluir que los costos de viaje son el cálculo de pérdidas o ganancias que tiene un naviero al fletar su embarcación; en los contratos por viaje hay dos tipo de costos, los costos operativos (costos fijos) y los costos del viaje (costos variables) en los contratos de fletamento por viaje o de línea regular estos costos son absorbidos por el armados y le sirven para determinar el flete que habrá de cobrar, el costo de viaje permite también determinar el costo diario de una embarcación cuando se fleta por tiempo.

El proceso para determinar los costos de viaje incluye los siguientes factores o elementos: tipo de carga, características de la embarcación, tiempo por navegar, tiempo en puerto (operaciones de carga y descarga) suministro de combustible (puerto, tiempo y tipo de combustibles) precio de los combustibles, costos de puerto, costos de canal, estimado de flete, costos operativos, comisiones, TCE (time charter equivalent).

---

[745] El PERITO 2 refiere a P&I Protección e indemnización https://www.igpandi.org/, H&M Casco y maquinaria https://britishmarine.com/products/bull-and-machinery/

[746] El PERITO 2 hace referencia a *Ship & Bunker https://shipandbunker.com/prices*.

[747] El PERITO 2 añade lo siguiente: *Very Low Sulphur Fuel Oil o lo que en nuestro idioma traducimos como: Combustibles Bajos en Azufre.*

[748] El PERITO 2 menciona que *MGO 0,10% (Marine Gas Oil).*

12. Que diga el perito si las relaciones establecidas en el archivo de Excel denominado "*Costo portacontenedor vs transbordador.xlsx*" son consistentes con las necesarias para estimar razonablemente los costos de transporte marítimo de un contenedor.

La información contenida en el glosario de términos del archivo excel "*costo contenedor vs transbordador*" del anexo 5, describe las características principales y datos de la embarcación "*Chiapas Star*" que permiten hacer el análisis de costos de la embarcación en los puertos de Pichilingue y Mazatlán.

Para determinar el costo por contenedor o SLOT se considera la [redacted]

Los elementos básicos que se consideran en el archivo de Excel para determinar los gastos operativos (gastos fijos) de una embarcación son: [redacted]. Estos criterios aplican para todo tipo de embarcación con sus adecuaciones a los gastos variables que están en relación con la carga, distancia a navegar y puertos de carga y descarga por lo que podemos decir que los datos contenidos en la tabla son los necesarios para estimar razonablemente los costos de transporte marítimo de un contenedor.

En los barcos de línea regular al ser una actividad repetitiva el arribo a los puertos, todos los costos se consideran gastos fijos, pero por cuestiones administrativas se siguen calculando de manera independiente.

En respuesta al **numeral 11** y **numeral 12** el PERITO 2 contrasta diversas definiciones para enlistar elementos, que, en su consideración, componen los costos necesarios para estimar el costo total de transporte marítimo por contenedor. Adicionalmente, hace un ejercicio de cálculo de costos por contenedor considerando una embarcación de tipo *Feedermax* con datos de dos mil diecisiete.[749] Al respecto se observa que esta manifestación es una afirmación teórica específica sobre un tipo de contendor que no se relaciona con los fundamentos analizados en el DP.

En ejercicio presentado por el PERITO 2 presenta inconsistencias en la procedencia de los datos y en el cálculo de costos. Por una parte, con la información citada como referencia no se pueden corroborar los costos diarios que el PERITO 2 indica para los rubros de [redacted]".[750] La fuente sólo presenta números índice de los rubros, pero no muestra los precios del año base o algún otro año, con los cuales estimar los costos en el año dos mil diecisiete. Por otra parte, no se encuentran los costos citados por concepto de [redacted] en su respectiva fuente,[751] ni se pueden corroborar los precios de combustibles dado que el PERITO 2 no indica la fecha de los datos de la fuente indicada, o si son el promedio de un periodo específico.[752]

[749] Pericial en materia de Logística de Puertos, p. 17.
[750] Pericial en materia de Logística de Puertos, p. 17, nota al pie 40.
[751] Pericial en materia de Logística de Puertos, p. 17, nota al pie 41.
[752] Pericial en materia de Logística de Puertos, p. 17, nota al pie 42.

Eliminado: 4 renglones y 23 palabras.

Incluso asumiendo que los datos fueran correctos, los cálculos presentan falencias metodológicas que descalifican los resultados:

i. El PERITO 2 indica que los buques Feedermax transportan entre 100 (cien) a 1,000 (mil) TEUs.[753] Sin embargo, en su ejercicio al calcular costos para un buque de capacidad mínima, lo hace considerando 300 (trescientos) TEUs. Al aumentar la capacidad mínima también aumentó la capacidad media (promedio de las capacidades mínima y máxima), de 550 (quinientos cincuenta) a 650 (seiscientos cincuenta) TEUs. Considerar mayores TEUs en su ejercicio tiene el efecto de reducir el costo por SLOT (contenedor) que presenta su ejemplo, aparentando precios más competitivos;

ii. El PERITO 2 toma el costo operativo diario de la fuente que cita (4,372 (cuatro mil trescientos setenta y dos USD)) y le suma costos de tripulación, provisiones, reparaciones, refacciones, mantenimiento y seguros que no se pueden verificar. Sin embargo, la fuente indica que esos costos ya vienen incluidos dentro del costo operativo diario, por lo que se estarían contabilizando doblemente; y

iii. El PERITO 2 suma los costos estimados de dos tipos de combustible (VLSFO y MGO) sin explicar previamente si los buques requieren el consumo simultáneo de ambos combustibles para operar o si los combustibles son sustitutos, como ocurre en otros tipos de transporte.[754]

Por lo anterior, los señalamientos del PERITO 2 no contribuyen a sustentar las pretensiones de BAJA FERRIES, dado que no se relacionan con los fundamentos analizados por del DP, y a su vez, suponiendo sin conceder que dichas manifestaciones si lo estuvieran, este Pleno detecta que dicho análisis de costos presenta diversas fallas metodológicas que brindan incertidumbre sobre su exactitud.

13. Que diga el perito cuál es su evaluación acerca de la estimación del costo de transporte marítimo de contenedores establecida en el mencionado archivo.

Teniendo en cuenta los cálculos de costos elaborados en las preguntas 8 y 11 del presente dictamen, podemos concluir que el resultado de costos obtenidos mediante el método utilizado en la tabla "*Costo Portacontenedor vs transbordador*" son aceptables al presentar resultados semejantes para el costo de transporte en la ruta Mazatlán – Pichilingue:

Ruta Mazatlán - Pichilingue	Costo por contenedor/plataforma 53 pies
Costo por contenedor cálculo peritaje.	**700 USD (setecientos dólares 00/100 USD).**
Costo por contenedor tabla "*Costo portacontenedor vs transbordador*" Anexo 5.	B

La relación para comparar el costo por SLOT (igual a un TEU, equivalente a un contenedor de veinte pies) en contenedor y una caja o plataforma o autotransporte movida como carga rodada en ferries sería dos TEU's equivalente a una caja normal de camión de cuarenta pies, en el caso que nos ocupa

[753] Pericial en materia de Logística de Puertos, p. 17, nota al pie 39.
[754] El PERITO 2 explica que "*VLSFO significa Very Low Sulphur Fuel Oil, o Combustibles Bajos en Azufre en español. MGO significa Marine Gas Oil, lo que en español se conoce como diésel marino*".

Eliminado:1 celda.

equivale a contenedores tipo *High Cube* de cincuenta y tres pies por lo que la cantidad de contenedores a transportar en el barco [redacted] B ” es de [redacted] B [redacted]. Esta diferenciación en dimensiones de los equipos de carga rodada puede verificarse también en la tarifa de ferries donde se subdivide las dimensiones del autotransporte de acuerdo con la configuración establecida en la NOM-012-SCT-2-2017.

La estructura presentada en “*la tabla*” permite diferenciar los elementos de gastos fijos y variables de manera clara, en el caso que nos ocupa, las rutas Pichilingue-Topolobampo y Pichilingue-Mazatlán, se tiene en cuenta las tarifas oficiales que proporcionan la APIBCS y la ASIPONA MAZATLÁN.

En “*la tabla*” el concepto de contenedores por viaje divide la capacidad de carga en TEU’s del [redacted] B y la convierten a cajas de cincuenta y tres pies (*high cube*) con el fin de poder correlacionar las dimensiones de un contenedor con una caja o plataforma del autotransporte. La distribución de los contenedores a bordo de un buque especializado se hace a través de un sistema de coordenadas tridimensionales compuestos por bahías-filas-niveles, la carga que no se puede acomodar dentro de un contenedor de cincuenta y dos pies tipo *high cube* está fuera especificación. Estas cargas es posible acomodarlas en contenedores especiales. Los contenedores con techo abierto son adecuados para carga altas, los contenedores de rejilla plana pueden acomodar carga de altura, anchura o peso excesivo, las plataformas de contenedores pueden soportar cargas de altura, anchura o longitud mayor a las normalmente transportadas, pero requieren de eslingas[755] para cargar y descargar. Los contenedores de entre 45 (cuarenta y cinco) y 53 (cincuenta y tres) pies de largo que se utilizan en algunos países para el transporte nacional por ferrocarril y camión generalmente se cargan en los barcos contenedores al final de las operaciones y generalmente se estiban encima de otros contenedores (en cubierta o en bodega) ya que la NAVIERA se esfuerza por minimizar el número de posiciones no utilizadas.

Para dar mayor claridad a los términos empleados en la tabla y su equivalencia a términos náuticos, así como la relación que guardan con los gastos fijos y variables, podemos mencionar:

El término “*Día mar*” es conocido en la actividad marítima como “*singladura*” y nos sirve para referir la “*Distancia recorrida por un buque en veinticuatro horas*”, su fórmula matemática es d= v*t (distancia igual a velocidad por tiempo).

Los términos “*costo por día, costo de funcionamiento por los días de operación del barco*”; y “*Bunker + Port*”, estos elementos se consideran dentro de los gastos de viaje/gastos variables de la fórmula al referirse a los gastos de combustibles y maniobras.

El término “*almacén*” se utiliza para dar claridad y una referencia conocida al lector del acomodo de contenedores a bordo del barco, dado que los barcos estiban/acomodan las cargas en bodegas, cubiertas o tanques. El término almacén también corresponde a las bodegas, patios o recintos fiscalizados del puerto de acuerdo con lo establecido en los INCOTERMS.

En respuesta al **numeral 13** el PERITO 2 compara una estimación de costos de transporte marítimo por contenedor elaborada por sí mismo con la mostrada en el “*Anexo 5 Costo portacontenedores vs transbordadores.xlsx*.”. En este sentido, el PERITO 2 no expone conclusiones relevantes que

[755] El PERITO 2 refiere a *Maroma/cables provista de ganchos para levantar grandes pesos*.

Eliminado: 12 palabras.

soporten las pretensiones de BAJA FERRIES. Por lo que dicho análisis constituye un estudio gratuito que no controvierte los fundamentos del DP.

14. **Que diga el perito si los costos de maniobras de un contenedor de patio a muelle y de muelle a barco, así como de barco a muelle y de muelle a patio, establecidas en el archivo mencionado son consistentes con los establecidos en puertos en el área del mar de Cortez (incluyendo Ensenada).**

Podemos concluir que para la ruta Mazatlán-Pichilingue los valores son consistentes con los establecidos en las tarifas aprobadas por la Autoridad Portuaria para los puertos de Mazatlán y Pichilingue, fundado en lo siguiente:

Del análisis efectuado a "*La tabla*", la columna de "*maniobras USD*",[756] considera para cálculo un precio aproximado en el mercado de B los valores correspondientes por maniobra establecidos en las tarifas aprobadas por la SEMAR en los puertos de Mazatlán y Pichilingue los encontramos descritos en el ejercicio de la pregunta ocho del presente dictamen, -segundo escenario del dictamen- con un monto de B .

De acuerdo con las reglas de aplicación de las tarifas aprobadas a los puertos, las maniobras para movimiento de contenedores en puerto comprenden: (1) maniobra de buque a patio o viceversa, consiste en tomar el contenedor a bordo del buque con equipo de la propia embarcación, colocarlo sobre plataforma de acarreo del prestador del servicio y trasladarlo al área de almacenamiento en donde deberá de quedar debidamente estibado, o viceversa; (2) maniobra de patio a vehículo terrestre o viceversa[757], consiste en izar el contenedor con la grúa de patio o equipo similar proporcionado por el prestador del servicio y colocarlo sobre el equipo de autotransporte o ferrocarril, o viceversa; y (3) maniobra de buque a vehículo terrestre o viceversa (maniobra directa), consiste en el manejo de contenedor desde a bordo del buque con equipo del mismo hasta depositarlo debidamente acomodado sobre la plataforma del vehículo de transporte terrestre o viceversa.

B . Por su parte, la maniobra que se considera en el -segundo escenario- contenida en el cálculo de la pregunta ocho indica: "*Segundo escenario - Consta de 4 fases: - fase 1.- Descarga del contenedor del camión a la terminal o patio del puerto origen, fase 2).- carga del contenedor patio-buque puerto origen, fase 3).- descarga contenedor en puerto destino buque-patio; fase 4).- carga del contenedor patio puerto destino a camión, este escenario permite la operación optima del contenedor en el puerto evitando demoras o esperas innecesarias al transporte terrestre*".

---

[756] El PERITO 2 hace referencia al "*Anexo 5*", tabla Excel *"costo portacontenedor vs transbordadores"*, "*Glosario resumen, se define como:* B .

[757] El PERITO 2 puntualiza que "*En el caso del puerto de Mazatlán corresponde a la maniobra de "Recepción o entrega de contenedores llenos o vacíos", referencia 2.3 de las reglas de aplicación de la tarifa*".

Eliminado: 7 renglones y 10 palabras.

De donde se verifica que las estimaciones contenidas en la "*Tabla*" y en la pregunta ocho de esta pericial en efecto reflejan el costo de maniobras equivalentes y son consistentes con los establecidos en los puertos del área del mar de Cortés.

Para el cálculo de la ruta Pichilingue-Topolobampo al no existir tarifa para el movimiento de contenedores, "*la Tabla*" toma como referencia el puerto más cercano que corresponde al Puerto de Mazatlán. Para los cálculos de las otras rutas, los valores de las maniobras son meramente referenciados ya que para la ruta Mazatlán-Pichilingue no representa un punto comparativo en las actividades de transporte entre la península y el macizo continental.

En respuesta al **numeral 14** el PERITO 2 señala que las estimaciones del "*Anexo 5*" presentado en el escrito de manifestaciones al DP de BAJA FERRIES son consistentes con los costos de maniobras establecidos en los puertos del área del mar de Cortés. Esta respuesta no presenta información que invalide las conclusiones respecto de la sustitución por el lado de la demanda del STMC presentado en el DP ni el PERITO 2 señala cual es la relación que guarda esta comparativa para deducir que los USUARIOS COMERCIALES las perciban como sustitutos.

15. Que diga el perito si el costo de transporte por contenedor es viable económicamente.

El costo transporte por contenedor es viable económicamente y rentable para el armador, transportista terrestre y propietario de la carga. La conclusión se basa en el cálculo que se presenta a continuación: los gastos fijos y variables de una embarcación con las características del buque [B]", entre los puertos de Mazatlán y Pichilingue donde se toma como base los datos aplicables contenidos en el "*Anexo 5*".

- Gastos fijos

Se toma como referencia la información contenida en el "*Ship operating costs, Annual review and forecast, anual report 2016/2017)*" editado por *Drewry*, al igual que en ediciones anteriores, el informe Costos operativos de buques de dos mil dieciséis de *Drewry*, el informe de costos operativos de buques dos mil dieciséis de *Drewry* proporciona datos, información y análisis de los principales componentes los costos operativos de buques, además de los costos operativos diarios y anuales indicativos para una variedad de diferentes tipos y tamaños de buques. El informe utiliza cinco categorías de costos principales: (1) personal; (2) seguros; (3) almacenes; repuestos y lubricantes; (4) reparaciones y mantenimiento; y (5) gestión y administración. Las evaluaciones de los costos operativos de los buques por parte de *Drewry* se basan en una combinación de diversos elementos y la experiencia en la recopilación de datos de costos durante cuatro décadas, el costo total estimado para un buque contenedor *Feeder* de quinientos-setecientos TEUs es de 5,751 usd (cinco mil setecientos cincuenta y uno 00/100 usd).

Si calculamos los gastos de puerto de acuerdo con las tarifas autorizadas en Mazatlán y Pichilingue para el buque "[B] el costo por toque sería para Mazatlán de [B] por contenedor de [B] por *slot* y para Pichilingue de [B]

Es importante hacer notar que el buque ideal para el transporte de contenedores entre el macizo continental y la península de Baja California teniendo en cuenta la "*capacidad demanda*" establecida en el cálculo de la tabla del "*Anexo 5*" es un buque de carga general, tipo "*Feeder*

Eliminado: 2 renglones y 28 palabras.

container" embarcación con características [redacted], permiten reducir más los gastos fijos y variables de las operaciones.

Calculando los gastos de puerto de acuerdo con tarifas aprobadas por SEMAR y teniendo en cuenta la capacidad demandada [redacted] en la tabla del "*Anexo 5*", el costo por contenedor en la ruta Mazatlán-Pichilingue es de [redacted] si consideramos una costo diario financiero de la embarcación de [redacted] conforme al costo estimado de mercado por contenedor a considerar de acuerdo con la capacidad demandada ([redacted] sería de [redacted] equivalente a [redacted] cantidad que sumada al costo total por servicio de [redacted] quedando un margen aceptable de rentabilidad estimada de [redacted] en relación con el costo de flete del TRANSBORDADOR, siendo el costo de transporte por contenedor no solo viable económicamente sino altamente rentable para la embarcación, el transportista terrestre y el propietario de la carga.[759]

16. **Que el perito de sus conclusiones acerca de si un servicio de carga por contenedor podría competir contra el servicio de transporte de carga por transbordador.**

Como se ha indicado, el servicio de ferries y contenedores son esquemas con diferencias, no obstante, sus costos operativos están en razón directa a la demanda del servicio, tipo de embarcación, volumen de mercancías transportadas, infraestructura portuaria y logística general de transporte de mercancías entre origen-destino. Del análisis de costos efectuando para el movimiento de contenedores, y teniendo en cuenta las diferentes tarifas autorizadas para los tipos de servicios en puerto de Mazatlán y Pichilingue, podemos concluir que el servicio de carga contenerizada no solo es sustituto del servicio de ferries, sino que, además, más rentable para el usuario final del servicio.

En respuesta al **numeral 15** y **numeral 16,** el PERITO 2 afirma que el costo de transporte por contenedor es viable y representa un promedio de rentabilidad del [redacted] en comparación con el TRANSBORDADOR. Para sustentar su opinión realiza un ejercicio de comparativa de costos entre el STMC por contenedor y por TRANSBORDADOR presentando una serie de tablas con diversas categorías de costos y tarifas. El PERITO 2 concluye que el servicio de carga contenerizada es un sustituto a los TRANSBORDADORES y representa una opción más rentable.

El análisis del PERITO 2 no logra determinar esta supuesta sustituibilidad entre el uso de contenedores y el TRANSBORDADOR. Inicialmente, algunos datos utilizados por el PERITO 2 no se pueden corroborar, los cuales se muestran a continuación:

(Dólares y pesos)[760]

Concepto	Datos del perito	Posible fuente y discrepancias

[758] El PERITO 2 hizo la siguiente aclaración: "*Costo medio diario estimado por fletamento de buque conforme a mercado*".
[759] El PERITO 2 inserta diversas tablas con el desglose de gastos en las páginas 23 a 26 de su escrito pericial.
[760] Fuente: Elaboración propia con información de la Pericial en materia de Logística de Puertos de BAJA FERRIES.

Eliminado: 1 renglón y 60 palabras.

Tabla gastos fijos de buque Feeder 500-700 TEU (en dólares)		
Operación	4,372	Documento *Ship Operating Costs Annual Review and Forecast anual report 2016/2017*. El portal de Drewry (https://www.drewry.co.uk/maritime-research-products/maritime-research-products) es de suscripción o compra por documento. Por lo tanto, no se pueden corroborar los datos
Tripulación	177	
Provisiones	173	
Reparación y mantenimiento mayor	135	
Refacciones y mantenimiento menor	135	
Seguros P&I, H&M	176	
Oficina	583	
Tabla Tarifas aprobadas (en pesos)		
Tarifa de puerto fija	Mazatlán: 14,386	Portal de tarifas portuarias del Gobierno de México (https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/tarifas-portuarias). El documento TARIFAS_INFRAESTRUCTURA.pdf muestra tarifas diferentes para Mazatlán, vigentes desde 19 de junio de 2023.
Tarifa de puerto variable	Mazatlán: 2.87	
Tarifa de atraque	Mazatlán: 5.95	
Tarifa de muellaje	Mazatlán: 12.56	
Remolcador	Pichilingue: 92,575	El documento TARIFAS_REMOLQUE.pdf muestra tarifas diferentes, vigentes desde 19 de junio de 2023.
Piloto de puerto	Mazatlán: 0.56 Pichilingue: 0.277	El documento TARIFAS_PILOTAJE.pdf muestra tarifas diferentes, vigentes desde el 26 de marzo de 2023.
Lanchaje	Mazatlán: 2,405 Pichilingue: sin dato	El documento TARIFAS_LANCHAJE.pdf muestra tarifas diferentes, vigente desde el 31 de mayo de 2023. En el caso de Pichilingue, la tarifa es de 1,303.09 pesos.
Tabla Cálculo gastos de combustible (en dólares)		
VLSFO costo	670.5	De respuestas anteriores del perito, estos precios los pudo tomar del portal Ship & Bunker (https://shipandbunker.com/prices/am/usgac/us-hou-houston). Los datos parecen coincidir con los precios del 15 de septiembre de 2023, pero no hay certeza de ello, ni de la razón para elegir una fecha fuera del periodo investigado.
MGO costo	1,035.5	

Asimismo, se denota que el PERITO 2 utiliza diferentes tipos de cambio al convertir de dólares a pesos, o viceversa, sin dar una explicación de ello. En estos términos, por el origen incierto de diversos datos, no se puede verificar si dichos cálculos son correctos.

Aunado a lo anterior, tampoco se advierte que estas consideraciones se relacionen y modifiquen los fundamentos establecidos en el DP, en el sentido que el PERITO 2 refiere. El análisis de sustituibilidad del PERITO 2 es sesgado e incompleto dado que está hecho con base en la hipótesis del transporte de un solo tipo de contenedor y, además, no considera que el STMC pertenece a un proceso logístico de distribución de mercancías.

En este aspecto, el análisis parte de un tipo de vehículo de carga (caja normal de camión de [redacted] y no en términos particulares de los clientes de BAJA FERRIES, lo que produce una falacia a la generalización dado que los usuarios tienen diversas mercancías y los resultados de un tipo de contender no se pueden generalizar para todo el STMC.

Aun suponiendo sin conceder, que existiese una supuesta reducción promedio del [redacted] en el flete de los contenedores en comparación a los TRANSBORDADORES; esto no incluiría todos los costos en que se tendrán que incurrir durante todo el proceso logístico de distribución y los costos para transportarlos a los puertos de origen desde las CIUDADES ORIGEN STMC, su descargue y, posteriormente, en el puerto destino, la carga de la mercancía al transporte terrestre para llevarlas a las CIUDADES DESTINO STMC; este proceso añadido deriva en tiempos y en costos adicionales, razón por la que los usuarios conciben a los TRANSBORDADORES como no sustituibles.

Por lo dicho, las consideraciones del PERITO 2 por un lado, presentan datos y metodologías inexactas que falsean los resultados de sus cálculos y no periten verificar su certeza y replicabilidad; y por otro, son un análisis sesgado que pretende deducir a partir de un solo costo operativo, la sustituibilidad de un proceso logístico más amplio; por lo que no modifican los fundamentos de análisis del DP.

17. Que diga el perito si los buques de carga a granel compiten con el servicio de carga por transbordador.

Si bien los TRANSBORDADORES embarcan camiones que mueven cargas a granel y algunos contenedores están diseñados para mover graneles estos se efectúan en pequeños volúmenes de carga. Los buques graneleros están diseñados para mover grandes lotes de mercancías a granel, que de efectuarse de manera consolidada en contenedores o autotransporte representarían mayores costos para el propietario de mercancía.

El movimiento de mercancías a granel en buques especializados requiere instalaciones portuarias especializadas conocidas como "*Terminales graneleras*" que cuentan con grandes patios, bodegas o tanques capaces de almacenar manera segura los volúmenes trasportados en un buque granelero. Su equipo de carga y descarga está conformado principalmente por bandas o tuberías que se adaptan al equipo de descarga de la embarcación. Es importante hacer notar que al igual los barcos contenedores, existen barcos graneleros auto descargables que cuentan con grúas en cubierta para efectuar las operaciones en puerto, los que no cuentan con este equipo efectúan las operaciones con equipo del puerto.

El movimiento de graneles entre el macizo continental y la península se efectúa de manera paletizada, ensacada o consolidada y consta principalmente de cemento. El movimiento del producto en grandes volúmenes dada la demanda de este para la construcción a nivel regional en la península requiere que en determinadas ocasiones se efectúe a bordo de pequeñas embarcaciones graneleras o carga general como lotes únicos de carga, bajo estas circunstancias, el transporte de cemento o de otros

Eliminado: 8 palabras.

productos en barcos graneleros o carga general compite con el servicio de carga en contenedores o TRANSBORDADORES pudiendo llegar a ser más económico su flete por tonelada transportada.

[redacted]

En respuesta al **numeral 17** el PERITO 2 señala que los buques graneleros son sustitutos de los TRANSBORDADORES debido a que el transporte de graneles consta principalmente de cemento y se realiza en buques graneleros que pueden ser más económicos que los TRANSBORDADORES. Se advierte que lo manifestado por el PERITO 2 constituye una hipótesis sin comprobar, debido a que señala lisa y llanamente la sustituibilidad de los buques graneleros sin aportar evidencia o análisis al respecto, más que una mera especulación sobre el transporte a granel de cemento.

Por lo anterior, lo manifestado por el PERITO 2 no modifica el análisis de sustituibilidad del apartado "***5.1.1.1.4.2 Buques de carga a granel***" del DP; del que se desprende que los buques de carga a granel contienen limitaciones de transporte por la presentación de la mercancía (no envasada), lo cual implica costos adicionales asociados a las maniobras de transportar y descargar en los puertos de origen y destino como afirma [redacted]. A su vez, transportar productos a granel implica todavía un proceso de envasado que, de acuerdo con lo manifestado por los demandantes USUARIOS COMERCIALES, se realiza en los centros de producción en las CIUDADES ORIGEN STMC, en este sentido [redacted] afirma "[…] *el uso de estos barcos implicaría que* [redacted] *utilizara en los puertos instalaciones especializadas para la carga y descarga de producto a granel, como silos y equipo de carga y descarga de graneles. Adicionalmente,* [redacted] *requeriría invertir en su centro de distribución de la Paz para instalar y operar una* [redacted] […],[761] asimismo [redacted] señala "[…] *este tipo de embarcaciones son utilizadas para realizar el transporte de mercancías o productos a granel o no envasados ni empaquetados.* […] *no resulta factible la movilización de mercancías en las Rutas mediante embarcaciones marítimas distintas a aquellas que sirven para transportar carga rodada (transbordadores)*".[762]

Con base en lo anterior, se tiene que los señalamientos del PERITO 2 son gratuitos y no presenta datos ni análisis que brinde soporte para considerar que los buques graneleros pueden ser considerados como posibles sustitutos de los TRANSBORDADORES.

18. Explique en términos generales cómo opera el mercado de arrendamiento o charteo de barcos que presten servicio similares o competidores al STPM y STMC en BCS.

[761] Folio 13780.
[762] Folio 13914.

Eliminado: 6 renglones y 12 palabras.

Como principio diremos que el fletamento de embarcaciones y transporte de mercancías de manera documental parte de los Fenicios y su ejercicio se ha venido perfeccionando hasta nuestros tiempos donde existe normativa internacional[763] y nacional[764] que regula la actividad del transporte marítimo.

Durante el siglo diecinueve y principios del veinte la revolución industrial trajo grandes cambios al transporte marítimo y la forma en que se efectuaba este, generándose dos tipos de mercado el transporte de carga genera y a granel, ambos diferentes pero complementarios, el mercado se dividió en tres segmentos diferentes; línea regular de carga, línea regular de pasaje y transporte en régimen de fletamentos o *tramp* para los graneles y carga no cubierta por las líneas regulares.

Con el fin de la segunda guerra mundial y los programas reconstrucción iniciado por Estados Unidos a partir de la Conferencia Monetaria y Financiera de las Naciones Unidad que dio origen al GATT (Acuerdo general sobre aranceles y comercio) el transporte marítimo, producto de las medidas mencionadas y por la necesidad de reconstrucción post guerra, creció como nunca desde comienzo del siglo veinte.[765]

En la Edad Moderna, los barcos se alquilan a compañías comerciales y gobiernos, el arrendamiento se formalizó con documentos legales que detallan las especificaciones técnicas del barco, la duración del servicio, el precio, las garantías y los seguros. Los tipos más frecuentes de arrendamiento eran el fletamento por tiempo (alquiler del barco por un período determinado), el fletamento por viaje (alquiler del barco para un viaje específico) y el fletamento a casco desnudo (alquiler del barco sin tripulación ni equipamiento).

En la actualidad, el arrendamiento de embarcaciones se ha diversificado y adaptado a las nuevas demandas y tecnologías del mercado marítimo. Los barcos se alquilan a empresas industriales, turísticas, científicas y militares que requieren diferentes tipos y tamaños de embarcaciones. El arrendamiento se realiza mediante contratos electrónicos o físicos que cumplen con las normas internacionales y nacionales vigentes. Los tipos más actuales de arrendamiento son el leasing operativo (alquiler del barco con opción a compra), el leasing financiero (alquiler del barco con obligación de compra) y *leasing back* (venta del barco con posterior alquiler).

Podemos concluir que el arrendamiento de embarcaciones es una práctica histórica que ha facilitado el uso del mar como recurso económico, social y cultural. El arrendamiento ha permitido a las personas acceder a los beneficios de la navegación sin tener que poseer un barco propio. El arrendamiento ha contribuido al desarrollo del comercio, la exploración, el turismo y el arrendamiento ha reflejado los cambios y las tendencias de la historia marítima.

Los servicios similares a los de un transbordador son aquellos que ofrecen transporte marítimo entre dos puntos geográficos cercanos o conectados por una ruta marítima corta. Estos servicios pueden ser prestados por barcos de cabotaje o buques Ro-Ro, dependiendo del tipo y cantidad de carga o pasajeros que se quiera transportar. Los barcos de cabotaje son embarcaciones más pequeñas que se utilizan para operaciones cercanas a puertos o en rutas marítimas cortas. Los buques Ro-Ro son embarcaciones que transportan cargamento sobre ruedas, principalmente automóviles o camiones.

---

[763] El PERITO 2 refiere al *Baltic International Maritime Council, https://www.bimco.org*

[764] El PERITO 2 hace referencia a la LEY DE NAVEGACIÓN.,

[765] El PERITO 2 refiere la obra de De Larrucea, Marí, "*Martín (2013) Transporte en contenedor, segunda edición. Barcelona, España: Marge Books.; Martín Stopford (2009). Maritime economics*", tercera edición. Londres, Reino Unido: Routledge, Capítulo I.

Para contratar estos servicios, se debe realizar una investigación de mercado previa al inicio del procedimiento de contratación, orientada a obtener información pertinente y acreditable para conocer las características del servicio requerido, las condiciones del mercado proveedor, los precios estimados y los riesgos asociados. Asimismo, se debe elaborar un contrato de fletamento por escrito conocido como póliza de fletamento, que contenga los datos personales de las partes y el capitán de la nave, los detalles de la ruta, el tiempo de plancha (carga y descarga), el flete o alquiler, las condiciones de pago, las responsabilidades y obligaciones de cada parte, entre otros aspectos. Normalmente las embarcaciones utilizadas para este tipo de servicio se contratan por tiempo o arrendamiento puro por ser el más rentable para las partes, a continuación, se describen los tres tipos de contrato mencionados.

El fletamento por viaje es el contrato por el cual el fletador se obliga a poner a disposición del fletante una embarcación o parte de ella, para transportar una carga determinada desde un puerto o lugar de origen a otro de destino, previamente convenidos, a cambio de un precio llamado flete. Esta modalidad es adecuada para cargas puntuales o esporádicas que no requieren una frecuencia regular. El fletador se encarga de la gestión náutica y comercial de la embarcación, mientras que el fletante se responsabiliza de la carga y su entrega.

El fletamento por tiempo es el contrato por el cual el fletador se obliga a poner a disposición del fletante una embarcación o parte de ella, con su dotación y pertrechos necesarios para navegar, durante un plazo determinado o indeterminado, a cambio de un precio llamado flete. Esta modalidad es conveniente para cargas regulares o continuas que requieren una disponibilidad permanente de la embarcación. El fletador se encarga de la gestión náutica de la embarcación, mientras que el fletante se ocupa de la gestión comercial y del uso de esta.

El fletamento a casco desnudo es el contrato por el cual el fletador se obliga a poner a disposición del fletante una embarcación sin dotación ni pertrechos necesarios para navegar, durante un plazo determinado o indeterminado, a cambio de un precio llamado flete. Esta modalidad es apropiada para casos en los que el fletante quiere tener un mayor control sobre la embarcación y su operación. El fletador se limita a entregar la embarcación en estado de navegabilidad, mientras que el fletante asume la gestión náutica y comercial de la misma.

La contratación de una embarcación raramente se efectúa de manera directa entre el fletador y el fletante, normalmente utilizan los servicios de un corredor de buques.

Los corredores de buques son intermediarios entre los armadores o propietarios de los buques y los fletadores o usuarios de los mismos, que se encargan de negociar los contratos de fletamento, compra-venta, nueva construcción o reparación de embarcaciones. Los corredores de buques ofrecen servicios estratégicos basados en el conocimiento del mercado, la legislación, la financiación y la operación de los buques, normalmente se especializan por tipos de buques, como petroleros, gaseros, graneleros, contenedores, pasajeros, pesqueros, remolcadores, y en diferentes modalidades de fletamento, como por viaje, por tiempo o a casco desnudo también pueden prestar servicios de consultoría, valoración, peritaje y gestión de proyectos.

Con el fin de dar seguridad a las partes los corredores de buques utilizan un lenguaje técnico y abreviado para transmitir la información relevante sobre las ofertas y las demandas los buques también emplean una serie de cláusulas estandarizadas para redactar los contratos de fletamento, que se conocen como *gencon, nype, shelltime, baltime*, etc. Los corredores de buques cobran una comisión por sus servicios, que suele ser un porcentaje del flete o del precio del buque.

19. Desarrolle en cuánto tiempo y con qué costo podría una nueva empresa entrar a prestar el STMP y/ o STMC usando la figura de charteo de buques en las rutas Pichilingue- Mazatlán, Pichilingue- Topolobampo y Guaymas - Santa Rosalía.

Es importante mencionar que a nivel nacional la LEY DE NAVEGACIÓN clasifica la navegación en altura, cabotaje e interior reservando las dos últimas a navieras nacionales con embarcaciones nacionales, estableciendo la libertad de utilizar embarcaciones en navegación de altura y cabotaje para los servicios de transporte, así también marca en el artículo 40 que "*la operación y explotación de embarcaciones mexicanas por navieros mexicanos no requiere permiso de navegación*", a su vez establece en el artículo 42 que solo se requerirán permiso de la SEMAR para prestar servicios de pasajeros y cruceros turísticos, el mismo artículo indica en la fracción tercera que no se requiere permiso para prestar servicios de transporte de carga.

El título V de la LEY DE NAVEGACIÓN regula los contratos de utilización embarcaciones y establece que cuando se refiera a pólizas internacionales reconocidas y aceptadas se entenderá que el contrato celebrado corresponde al clausulado de dichas pólizas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional es importante comentar que lo referente al transporte marítimo de personas se regula por un capítulo específico.

Visto lo anterior el STMP y/o STMC puede ser efectuado por navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas; por navieros mexicanos con embarcaciones extranjeras que cuenten con permiso de navegación y por navieros extranjeros con embarcaciones extranjeras con permiso de navegación.

Estas embarcaciones pueden ser adquiridas por los navieros nacionales o extranjeros por título de propiedad o contrato en cualquiera de sus tres modalidades: a casco desnudo, fletamento o transporte marítimo de mercancías, siendo los dos primeros los más adecuados para el servicio en el Golfo de California.

Como se mencionó anteriormente se debe realizar una investigación de mercado previa al inicio del procedimiento de contratación, orientada a obtener información pertinente y acreditable para conocer las características del servicio requerido, las condiciones del mercado proveedor, los precios estimados y los riesgos asociados. Asimismo, se debe elaborar un contrato de fletamento por escrito conocido como póliza de fletamento, que contenga los datos personales de las partes y el capitán de la nave, los detalles de la ruta, el tiempo de plancha (carga y descarga), el flete o alquiler, las condiciones de pago, las responsabilidades y obligaciones de cada parte, entre otros aspectos.

Para establecer un servicio de línea regular entre dos puertos, se deben tener en cuenta los siguientes elementos de mercado y financieros:

- La demanda potencial de carga entre los puertos de origen y destino, así como la competencia existente de otras líneas navieras o modos de transporte.

- Los costos operativos del servicio, que incluyen el alquiler o compra de los buques, combustible, la tripulación, el mantenimiento, los seguros, las tasas portuarias, los agentes marítimos y los gastos administrativos.

- Los ingresos del servicio, que dependen del volumen y tipo de carga transportada, las tarifas aplicadas, los servicios adicionales ofrecidos y los acuerdos comerciales con los clientes.

- La rentabilidad del servicio, que se calcula como la diferencia entre los ingresos y los costos, teniendo en cuenta el riesgo y la incertidumbre del mercado.

El capital necesario para iniciar este tipo de servicio varía según el tamaño y la calidad de los buques que se utilicen, el número de escalas que se realicen, la frecuencia y la duración del servicio. Según un estudio realizado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL),[766] el capital inicial requerido para operar una línea regular entre dos puertos latinoamericanos con un buque propio de mil TEU (unidad equivalente a un contenedor de veinte pies) es de aproximadamente 10,000,000 USD (diez millones 00/100 USD). Sin embargo, este monto puede variar según las condiciones específicas de cada mercado y servicio. Con un buque rentado de quinientos a setecientos TEUs de capacidad y estimando una operación básica mínima de tres meses se pueden reducir los costos de operación a 1,000,000 USD (un millón 00/100 USD).

El costo de un buque portacontenedor puede variar según el año de fabricación, las dimensiones, el motor, la capacidad de carga y otros factores. No hay un precio promedio exacto para un buque portacontenedor de entre quinientos y setecientos TEU, pero se puede estimar que estaría entre los 1.8 y 4.5 millones USD (un millón ochocientos mil 00/100 USD y cuatro millones quinientos mil 00/100 USD), dependiendo de las características del buque. [767]

Un TRANSBORDADOR de año de construcción de mil novecientos ochenta y cinco. eslora ciento ochenta y cuatro metros y una capacidad de carga de seis mil cuatrocientas setenta y tres toneladas puede conseguirse en el mercado entre 4.5 y 6.5 millones de USD (cuatro millones quinientos mil 00/100 USD y seis millones quinientos mil 00/100 USD), estas embarcaciones han sido reconstruidas y cumplen con todas las especificaciones técnicas requeridas por las casas clasificadoras de buques.[768]

En cuanto al tiempo que se requiere para que una empresa entre a prestar los servicios de carga y pasaje entre los puertos del macizo continental y la península de Baja California los podemos estimar entre cuatro y ocho meses dependiendo de:

4.3.3. Disponibilidad de la embarcación en el mercado de fletamento

4.3.4. Inspección, alistamiento y posicionamiento de la embarcación en la zona a operar

4.3.5. Programa de comercialización de los servicios

4.3.6. Permisos aduanales, de servicio y registros

Es importante tener en mente que el mercado de barcos tanto en compra como renta puede variar de un día a otro con fluctuaciones que llegar al doscientos o trescientos por ciento dependiendo

---

[766] El PERITO 2 hace referencia a la CEPAL, "*Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2022: dinámica y desafíos de la inversión para impulsar una recuperación sostenible e inclusiva*", *2022*

[767] El PERITO 2 refiere a la página de "*HORIZON SHIP BROKERS*", *https://horizonship.com/*.

[768] El PERITO 2 añade el sitio web de la *International Association of Classification Societies, IACS, https://iacs.org.uk/*,

de su demanda y disposición.[769] Esto también impacta en el costo de fletes de transporte al consumidor que durante la pandemia se vio incrementado de manera sustancial.[770]

20. Indique si en su opinión existen barcos en el mercado que pudieran ser charteados o arrendados por agentes competidores en el mercado de STMP y STMC en Baja California.

A nivel mundial existen barcos tipo RoRo, RoPax, RoCon, portacontenedores y carga general que pudieran ser comprados o charteados para el servicio de transporte de contenedores o camiones, a continuación, damos una relación de agentes: "*SIMSONSHIP AB*", "*NAVITASHIP APS*", "*banchero costa & c spa*", "*PETRONAV*", "*NORWEGIAN SHIP SALES AS*", "*SHIP BROKERS*" y "*HELLAS SHIP SALES*".

21. Que diga el perito qué tipo de servicios demandan los TRANSBORDADORES en las instalaciones portuarias.

Un TRANSBORDADOR, por su especialización para transportar pasajeros y vehículos entre dos puntos de la costa, generalmente a corta distancia, demanda cierto tipo de servicios portuarios, algunos de carácter general y otros específicos, dentro de los que se encuentran:

Servicio de atraque: Es el servicio que permite al buque amarrarse a un muelle o una rampa para facilitar el embarque y desembarque de pasajeros y vehículos.

Servicio de practicaje: Es el servicio que consiste en asesorar al capitán del buque sobre las condiciones de navegación y maniobra dentro del puerto, especialmente en zonas estrechas o de difícil acceso.

Servicio de remolque: Es el servicio que consiste en proporcionar asistencia al buque mediante el uso de embarcaciones auxiliares que lo ayudan a maniobrar, especialmente en situaciones de emergencia o mal tiempo.

Servicio lanchaje: Es el servicio que consiste en transportar personas o mercancías entre el buque y la costa, cuando no hay muelle o rampa disponible o cuando el buque no puede acercarse lo suficiente.

Servicio de aprovisionamiento: Es el servicio que consiste en suministrar al buque los bienes y servicios que necesita para su operación, como combustible, agua, alimentos, repuestos, etc.

Servicio de recojo de residuos: Es el servicio que consiste en retirar del buque los residuos sólidos y líquidos que genera durante su estadía en el puerto, como basura, aguas negras, aceites usados, etc.

Muelles o Terminales Especializados: Los TRANSBORDADORES requieren muelles o terminales especializados que estén equipados con rampas adecuadas. Estas rampas permiten que los vehículos, pasajeros y la carga rodante entren y salgan del buque de manera eficiente. Los muelles también deben estar diseñados para soportar el peso de los vehículos y la carga rodante.

---

[769] El PERITO 2 refiere al *European Central BankChart C, "Global and regional shipping cos", https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/focus/2021/html/ecb.ebbox202103_0~8ecbf2b17c.en.html; Hellenic Shipping News (2021b). Uptrend in container rates looms over 2021 contract negotiations. March. Available at* https://www.hellenicshippingnews.com/uptrend-in-container-rates-looms-over2021-contract-negotiations/.

[770] El PERITO 2 señala el sitio: "*UNCTAD, Freight rates, maritime transport costs and their impact on prices", https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021ch3_en.pdf.*

Personal de Operaciones Portuarias: Se necesita personal calificado para operar las rampas y coordinar el embarque y desembarque de personas, la carga y descarga de vehículos y carga rodante. Esto puede incluir operadores de grúas, tractocamiones, personal de seguridad y personal de control de tráfico.

Equipos de Manipulación de Carga: Los TRANSBORDADORES a menudo requieren equipos de manipulación carga, como grúas móviles, transportadores y tractores, para mover la carga dentro y fuera del buque y en el área del puerto.

Áreas de Almacenamiento Temporal: En algunos casos, es necesario contar con áreas de almacenamiento temporal en el puerto para los vehículos y la carga rodante antes de la carga o después de la descarga del buque.

Sistemas de Amarre y Fijación a bordo: Para garantizar la seguridad de la carga y del buque durante la navegación, se utilizan sistemas de amarre y fijación para asegurar que los vehículos y la carga rodante permanezcan en su lugar durante el viaje.

Servicios de Aduana y Documentación: Los TRANSBORDADORES que transportan pasaje, vehículos y carga rodante a menudo requieren servicios aduaneros para el procesamiento de documentos de importación y exportación, así como la inspección de la carga.

Servicios de Seguridad y Protección: La seguridad es una consideración importante en los servicios portuarios para buques transbordadores, se requieren servicios de seguridad y protección para garantizar que el pasaje, la carga y el buque estén protegidos contra robos y daños.

Servicios de Reparación y Mantenimiento: Los TRANSBORDADORES pueden requerir servicios de reparación y mantenimiento menor en el puerto para garantizar su funcionamiento óptimo y la seguridad de la carga y tripulación.

A nivel nacional la LEY DE PUERTOS, establece en su artículo 2, fracción VII que se entiende por "*Servicios portuarios: Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte*".

Los servicios portuarios, a nivel nacional, quedan contenidos dentro de las Reglas de Operación del Puerto y son autorizadas por la SEMAR.

La LEY DE NAVEGACIÓN en su artículo 44 indica que los servicios portuarios se clasifican en: I. *Servicios a las embarcaciones* para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje; II. *Servicios generales* a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales; y III. *Servicios de maniobras* para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.

En resumen, los TRANSBORDADORES requieren una serie de servicios portuarios especializados para facilitar el embarque de pasaje, la carga y descarga eficiente de vehículos y carga rodante. Estos servicios están diseñados para maximizar la eficiencia y la seguridad en la operación de estos buques en los puertos, los servicios portuarios están en relación directa con la capacidad que se tenga en el puerto y su entorno

En respuesta a los **numerales 18** a **21** hace una descripción del mercado de arrendamiento de barcos, las empresas que ofrecen el servicio de arrendamiento y el tiempo y costo que podría tardar

una empresa para prestar el STMP o STMC. Sobre este último punto el PERITO 2 no contrastó su información con la del DP ni se pronunció al respecto.

Este argumento contribuye a señalar que la entrada de un nuevo competidor depende de la situación del mercado, pues como se desprende del apartado "*3.3.4.1. Respecto de las barreras a la entrada de tipo económico*" de la presente resolución, la entrada de un nuevo competidor no se limita a la compra de una embarcación, sino que depende de las características de los puertos en donde operará y los horarios más competitivos en los que ya prestan el servicio los competidores actuales, de tal forma que un tercer competidor pudiera prestar el servicio en las mismas condiciones.

22. Se solicita al perito revisar la Tabla 60 "*Porcentaje de capacidad utilizada por servicios en el Puerto de Pichilingue (2018-2022)*" del DP y la "*subsección 9.17 Capacidad en el Puerto de Pichilingue*" se solicita conteste lo siguientes:

a) Si el DP debió comparar la capacidad utilizada con la capacidad total para determinar la capacidad disponible para nuevos agentes económicos o para ampliar actividades de agentes económicos que prestan el STMC y STMP.

Los valores estimados que se establecieron para la capacidad utilizada y total de la "*tabla 60*" no corresponden a los obtenidos de manera directa por los valores dados en las tablas que forman parte de las estadísticas portuarias publicadas por la Dirección General de Puertos y en la ocupación real (tiempo/horas) programada por embarcación en muelle proporcionada por la API/navieras, por lo que toda conclusión basada en el mismo pudiera resultar inadecuada para los fines del DP, para lo anterior:

Es importante hacer notar que el IMT, publicó en dos mil dieciséis el "*Sistema de Indicadores Portuarios: Metodología*"[771] como una herramienta estratégica para capturar, analizar y difundir la información logística del país, generar los indicadores y el modelo cuantitativo que faciliten la toma eficiente de decisiones en materia de políticas públicas y la priorización de inversiones públicas y privadas, en pro de mejorar la competitividad del país.

El diseño del Sistema de Indicadores Portuarios se encuentra organizado en el marco de un enfoque lntermodal de la Cadena Logística Marítima-Portuaria, haciendo énfasis en los indicadores de tres segmentos operativos, tales como;

- Indicadores en la Interface buque-puerto,
- Indicadores en la Interface de la Operación portuaria en terminales e,
- Indicadores en la Interface puerto-hinterland.

El sistema tiene como objetivo capturar, analizar y difundir la información específica del sector portuario que impacte en la logística del país y que faciliten la toma eficiente de decisiones en materia de políticas públicas y la priorización de inversiones públicas y privadas, en pro de mejorar la competitividad del país.

---

[771] El PERITO 2 refiere a la *Organization of American States, , "Inter-American Commitee on Ports"*, https://portalcip.org/wp-content/uploads/2019/10/Metodologia-Sistema-de-Indicadores-Portuarios-Dic2016.pdf

En la conformación del Sistema de Indicadores Portuarios se definieron veinte indicadores que fueron separados en tres Interfaces de la cadena logística marítima-portuaria.

1. Buque-Puerto: Identificación y evaluación del uso de la infraestructura y productividad en muelles, así como el índice de conectividad marítima, los costos de escala en puerto y el fondeo de buques. (8 indicadores).

2. Operación portuaria en terminales: Identificación y evaluación de la eficiencia en terminales, tiempos de estadía e inspecciones antes de la Aduana Fiscal, así como la relación llenos-vacíos de contenedores.

3. Puerto-Hinterland: Intensidad de uso de la infraestructura en la entrega/recepción por autotransporte y ferrocarril, así como la distribución modal de los sistemas de transporte terrestre (FFCC y camión) y eficiencia en la conectividad con el hinterland portuario.

Uno de los indicadores de la interface Buque-Puerto corresponde a Intensidad de uso de la infraestructura de muelles cuyo objetivo es determinar la eficiencia en el movimiento de carga por longitud de mulles construidos para terminales especializadas que permita determinar el nivel de aprovechamiento de la infraestructura portuaria. Este indicador mide el movimiento de carga por metro lineal de atraque por terminal especializada. Una alta eficiencia en el aprovechamiento de la infraestructura de la terminal permite maximizar el rendimiento de la inversión realizada en puertos e incrementar la capacidad de carga y descarga, lo cual mejora la competitividad de las terminales, puertos y del país.

Metodología de cálculo: Este indicador se mide dividiendo las unidades movidas tanto de importación como exportación (entrada/salida) entre los metros lineales de atraque por terminal. Para carga contenerizada el movimiento se expresa en TEUs, mientras que para otras líneas de negocio se expresa en toneladas.

Para contenedores: $Mct = Uct / Lt$ donde $t \quad 1,2,3 \ldots n$

Otras cargas: $Mll,t/ Lt$ donde $t = 1,2,3 \ldots n$

Unidades Movidas por terminal [Ult]

Unidades Movidas por terminal [Uct]

Metros lineales de atraque por terminal [Lt]

l = (vehículos, carga general, granel agrícola, fluidos)

No incluyen productos petroleros y derivados

Otro indicador es el tiempo operativo del buque cuyo objetivo es determinar el porcentaje de tiempo de operación por buque en el puerto, sin contar fondeo, para determinar acciones correctivas para reducir los tiempos no productivos (entrada, libre plática y salida de buques). Este indicador mide el porcentaje del tiempo de operación de buque en comparación con los tiempos de entrada y salida y libre plática. La disminución del tiempo en actividades que no agregan valor a la carga evitar retrasos en la operación y reduce la pérdida de capital. Por otro lado, la reducción de cuellos de botella impulsa el crecimiento económico del puerto y del país.

Metodología de cálculo: Este indicador se mide dividiendo el tiempo operación anual promedio entre la suma del tiempo total de estancia del buque sin considerar su tiempo de fondeo y se multiplica por 100%, de manera que el indicador se expresa de manera porcentual. El tiempo

total de estancia se calcula mediante la suma del tiempo promedio de entrada de buques, libre plática, operación y salida de buques. Se obtiene este indicador por puerto.

$$\text{Top} = \frac{\sum_{n=1}^{n=j}(Ha_b - Hc_b)}{\sum_{n=1}^{n=j}[(Ha_b - Hc_b) + (Hi_b - Ha_b) + (Hf_b - Hi_b) + (Hd_b - Hf_b) + (Hs_b - Hd_b)\text{p}}$$

n: buques por puerto p = 1, 2, 3, 4

Hora de cruce de escollera de entrada [Hcb]

Hora de amarre de primer cabo [Hab]

Hora de inicio de operaciones [Hib

Hora de fin de operaciones [Hfb]

Hora de desamarre de último cabo [Hdb]

Hora de cruce de escollera de salida [Hsb]

Adicionalmente encontramos en el PMDP[772] de la APIBCS el análisis de la oferta en infraestructura que ofrece el puerto y, consta de cinco muelles especializados para TRANSBORDADORES y con más de cien mil metros cuadrados para las maniobras de los vehículos de carga, adicionalmente cuenta con dos muelles de usos múltiples, uno especializado en carga general y otro que comparte con cruceros que arriban al puerto.

El PMDP describe la capacidad de atraque carga/descarga del puerto como la capacidad de transferir carga del buque a la terminal y viceversa, el mismo plan establece como fórmula para calcularla la siguiente:

Q = Nb*R*(T (porcentaje de ocupación/100)) / factor rendimiento

De igual manera establece los indicadores de Capacidad de almacenamiento y Capacidad de entrega/recepción

En lo referente a TRANSBORDADORES,[773] el PMDP indica que dentro de BCS se cuenta con dos puertos para dicho servicio, Santa Rosalía y Pichilingue, los cuales cuentan no solo la infraestructura para su atención, sino que ya hay establecidas rutas periódicas, las cuales abastecen a la península de cargas y mercancías, el PMDP establece como capacidad instalada para la atención de transbordadores en los puertos de BCS los siguientes valores:

Terminal	Santa Rosalía	Pichilingue
Días efectivos trabajados al año	365	365
Posiciones de atraque	2	5
Horas laboradas	24	24

[772] El PERITO 2 señala el "*PMDP Plan Maestro de Desarrollo Portuario, Análisis de la Demanda, pg 77-79*", https://apibcs.com.mx/desarrollo-portuario/

[773] El PERITO 2 hace referencia al *PMDP Programa Maestro de Desarrollo Portuario, Análisis de la oferta, pg 89, https://apibcs.com.mx/desarrollo-portuario/*

Factor de ocupación óptimo	0.75	0.75
Rendimiento promedio por posición	800	950
Unidades	TBO[774]	TBO
Capacidad anual	1,752,000	5,201,250

Sí consideramos los datos contenidos en el "*Informe Estadístico Mensual. movimiento de carga, buques y pasajeros en los puertos mexicanos*" SEMAR,[775] en la tabla de *"Buques y transbordadores atendidos"*, encontramos que en el período enero - diciembre de dos mil veintidós el número de arribos por puerto recibidos fue de: Pichilingue seiscientos treinta y cinco; Paz doscientos ochenta y ocho; Topolobampo seiscientos treinta y ocho; Mazatlán doscientos setenta y uno y el puerto de Santa Rosalía no tuvo arribos de TRANSBORDADORES, el mismo informe en la tabla "*Carga operada y pasajeros atendidos en transbordadores*" se describen las cantidades de arribos, pasajeros y carga para el periodo enero - diciembre de dos mil veintidós como se muestra en la siguiente tabla:

Ruta	Arribos	Pasajeros	Carga
Pichilingue – Topolobampo	638	67031	803272
Topolobampo – Pichilingue	635	53898	1954095
Santa Rosalía – Guaymas	-	-	-
Guaymas – Santa Rosalía	-	-	-
La Paz – Mazatlán	271	59592	432628
Mazatlán – La Paz	288	67742	769967

Visto lo anterior la primera formula "*Intensidad de uso de la infraestructura de muelles*" establecida por el IMT, dos mil dieciséis bajo el nombre "*Sistema de Indicadores Portuarios: Metodología*" deberá utilizarse en relación con la carga o unidades movidas por tiempo de estadía.

Teniendo en cuenta que el concepto de eslora del muelle no existe en los muelles de TRANSBORDADORES de Pichilingue por no ser un muelle marginal que opere carga sino paramento de atraque apoyado en una plataforma de embarque/desembarque y soportado por duques de alba para amarre de la embarcación, las longitudes de los muelles no pudiera ser representativo para el cálculo de indicadores ya que la eslora de los barcos excede por mucho el largo del muelle (ejemplos: Muelle y rampa para transbordador No. 1,82.71 (uno coma ochenta y dos punto setenta) Uno coma ochenta y dos punto setenta y un metros largo; Muelle y rampa para transbordador No. dos coma ochenta y cinco metros de largo; Muelle y rampa para transbordador No. tres coma setenta y nueve punto setenta y un metros; Rampa de atraque para carga y pasajeros en transbordador doce metros de largo); por lo tanto los valores establecidos en la tabla 60 pudieran no ser los adecuados para determinar los porcentajes de capacidad utilizada por servicios en el puerto de Pichilingue.

---

[774] El PERITO 2 puntualiza lo siguiente: "*TBO Toneladas Buque Operado*".

[775] El PERITO 2 hace referencia al "*Preliminar, enero-diciembre 2021-2022 publicado por SEMAR, CGPMM, Dirección General de Puertos*".

Si tomamos en cuenta los indicadores de productividad establecidos por CEPAL[776] en el estudio *"Indicadores de productividad para la industria portuaria, aplicación en América Latina y Caribe"*, el estudio adopta índices de productividad y eficiencia comúnmente utilizados en la industria portuaria global.

Los indicadores operacionales relacionados con el tiempo en puerto se definen como el tiempo que le toma a la embarcación efectuar todas las operaciones y el tonelaje transferido por hora por día de la nave depreciando los tiempos muertos o improductivos y va más relacionado con la eficiencia operativa del puerto o terminal, estos criterios son los mismos a los establecidos en el PMDP de los puertos y terminales concesionadas a la APIBCS dos mil veintitrés-dos mil veintiocho.[777]

El tiempo de nave en puerto corresponde a la permanencia en el puerto y se calcula a partir del momento de la llegada hasta el momento de la salida de la nave, el tiempo medio de nave en puerto se determina dividiendo las horas totales anuales por el número total de naves que recalan en un año.

En la tabla "*Esquema actual de ocupación de muelles para transbordadores en pichilingue*"[778] encontramos descrito el porcentaje de ocupación real y efectiva de muelles por embarcación, así como su programación por muelle, la tabla muestra de manera gráfica los tiempos correspondientes al atraque, descarga, carga, zarpe y sin operación, estos elementos nos permiten determinar de acuerdo con los indicadores de CEPAL el tiempo efectivo en puerto y la eficiencia operativa por muelle (rampa) por día.

En la tabla que muestra esquema actual ocupación,[779] se observa que los tiempos de maniobras de atraque, zarpe, descarga, carga y sin operaciones permanecen constantes para los diferentes transbordadores que operan en el puerto y están distribuidos más acorde con un itinerario comercial que operativo portuario, en la gráfica se observa que los días sábado la embarcación [redacted], en el "*muelle 1*", [redacted]. Para ajustar itinerario, el [redacted], en el "*muelle 1 Bis*" permanece más de [redacted] los lunes y martes para ajuste de itinerario, lo mismo sucede con el [redacted] los miércoles y viernes que permanece sin actividades por [redacted] horas atracado al muelle. Las embarcaciones [redacted] y [redacted] efectúan lo conducente en el "*muelle 3*".

La tabla muestra los totales de ocupación real al [redacted] y un número de [redacted] toques por semana en el puerto, lo que equivaldría a aproximadamente [redacted] arribos por año al puerto de Pichilingue, si observamos la tabla de buques y TRANSBORDADORES atendidos contenida en el Informe estadístico mensual dos mil veintidós publicado por la Dirección General de Puertos se observa que el número de arribos al puerto de Pichilingue provenientes de Topolobampo y Mazatlán fue de [redacted], menor en mínima cantidad a los [redacted] y

---

[776] El PERITO 2 refiere a la CEPAL, "*División de recursos Naturales e infraestructura, Santiago de Chile 2006, Serie 112*", https://www.cepal.org/es/publicaciones/6310-indicadores-productividad-la-industria-portuaria-aplicación-america-latina-caribe.

[777] El PERITO 2 hace referencia al oficio autorizado por la Dirección de Puertos, SEMAR mediante oficio 1005/2023 de fecha 14 de marzo de 2023, análisis de la oferta, pag. 86-95, https://apibcs.com.mx/desarrollo-portuario/, https://onedrive.live.com/download?cid=FA7DDAACA75A2278&resid=FA7DDAACA75A2278%2122256&authkey=AI70n4GscUqRsPo&em=2

[778] El PERITO 2 señala: "*Anexo 25, del dictamen preliminar del expediente DC-001-2022*".

[779] El PERITO 2 refiere al "*Anexo 25*".

Eliminado: 42 palabras.

B contenidos en el esquema actual de ocupación ("*anexo 25*" del DP), diferencia que pudiera justificarse por suspensiones de viaje por condiciones meteorológicas.

La misma tabla del "*anexo 25*" del dictamen presenta el esquema potencial de utilización de los muelles en el puerto de Pichilingue con una programación apegada a la operación del puerto y no al itinerario de la embarcación.

Teniendo en cuenta la información proporcionada por el PMDP de la APIBCS y la información estadística de los puertos mexicanos publicada por SEMAR, CGPMM, DGP para el período dos mil veintidós tenemos que:

Puerto de Pichilingue

Cuenta con una capacidad de carga instalada.[780]	**5'201,250 (100%)**
Su operación anual 2022 fue de	**-**
Mercancías Ingreso	**2'724,062**
Mercancías Egreso	**1'235,900**
Total	**3'959,962 (77%)**
Diferencia entre capacidad instalada y movida	**1'241,288 (23%)**

En este punto surge una duda en cuanto al cálculo de la capacidad instalada por el puerto de Pichilingue de cinco millones doscientos un mil doscientos cincuenta toneladas por año, dado que si con una ocupación anual efectiva del 14% (catorce por ciento) de los muelles se movieron tres millones novecientos cincuenta y nueve mil novecientos sesenta y dos al 100% (cien por ciento) deberían mover[781] al año un total de carga de veintiocho millones doscientos ochenta y cinco mil cuatrocientos cuarenta y dos toneladas,[782] si aplicamos el coeficiente para el factor de ocupación óptimo de cero punto setenta y cinco propuesto por la UNCTAD la capacidad instalada actual para el puerto de Pichilingue debiera ser de veintiún millones doscientos catorce mil ochenta y un toneladas. Otro dato por considerar es que, el promedio de toneladas operadas por arribo (TBO) sería de cuatro mil doscientos treinta y no de ochocientos como lo estima el PMDP.

Del cálculo anterior el espacio disponible de la infraestructura portuaria en el puerto de Pichilingue teniendo en cuenta el tiempo operativo de los buques, la programación de arribos y utilización de melles de manera óptima pasaría de dieciocho arribos por semana B [redacted]).

En el puerto de Santa Rosalía la disponibilidad de infraestructura actualmente es del cien por ciento al no efectuarse operaciones de transbordadores en el puerto.

b) Si la información usada por el DP distingue entre la capacidad utilizada y operativa de los Puertos de Pichilingue y Santa Rosalía.

Analizando la tabla 1 -capacidad operativa y utilizada de la infraestructura STMC/STMP- no distingue entre los puertos de Pichilingue y Santa Rosalía, sino que la proporciona de manera integrada.

[780] El PERITO 2 hace referencia al *PMDP, 2023 - 2028*
[781] El PERITO 2 aclara lo siguiente: *Días de 24 horas los 365 (año).*
[782] El PERITO 2 añade: *Regla de 3 (matemáticas).*

Eliminado: 1 renglón y 3 palabras.

c) Si la capacidad del Puerto de Santa Rosalía está disponible para nuevos agentes económicos o la ampliación de actividades de agentes económicos que presten el STMC o el STMP.

El DP no muestra la capacidad disponible del puerto de Santa Rosalía, esta información se encuentra disponible en el PMDP de la APIBCS y en la -información estadística- elaborada por SEMAR. Actualmente los muelles y capacidad del puerto de Santa Rosalía están disponibles al 100% (cien por ciento) para nuevos agentes económicos.

En conclusión, podemos decir que los valores estimados que se establecieron para la capacidad utilizada y total de la "*tabla 60*" no corresponden a los obtenidos de manera directa por los valores dados en las tablas que forman parte de las estadísticas portuarias publicadas por la Dirección General de puertos y en la ocupación real (tiempo/horas) programada por embarcación en muelle proporcionada por la API/navieras, por lo que toda conclusión basada en el mismo pudiera resultar inadecuada para los fines del DP.

23. Que indique el perito si existen incongruencias entre los datos contemplados en la información aportada por la APIBCS y las conclusiones de la COFECE. En particular si es posible que se supere la "*capacidad utilizada*" respecto de la "*capacidad operativa*" para mayor referencia considere la siguiente tabla aportada por la APIBCS y los siguientes consecutivos:

Tabla 1 – Capacidad operativa y utilizada de la INFRAESTRUCTURA APIBC Pichilingue y Santa Rosalía STMC/STMP*

Consecutivo	STMC** /STMP***	Fecha Trimestral Inicial	Fecha Trimestral Final	Capacidad operativa	Capacidad utilizada
1	STMC	1/1/2018	3/31/2018	2,177,500	1,939,290
2	STMP	1/1/2018	3/31/2018	67,000	67,476
3	STMC	4/1/2018	6/30/2018	2,436,500	2,240,610
4	STMP	4/1/2018	6/30/2018	59,500	53,444
5	STMC	7/1/2018	9/30/2018	2,248,000	2,332,000
6	STMP	7/1/2018	9/30/2018	68,000	65,067
7	STMC	10/1/2018	12/31/2018	2,332,000	2,038,037
8	STMP	10/1/2018	12/31/2018	62,800	56,070
9	STMC	1/1/2019	3/31/2019	2,235,150	2,107,650
10	STMP	1/1/2019	3/31/2019	63,100	53,845
11	STMC	4/1/2019	6/30/2019	2,229,000	2,249,942
12	STMP	4/1/2019	6/30/2019	47,000	35,380
13	STMC	7/1/2019	9/30/2019	2,432,000	2,267,196
14	STMP	7/1/2019	9/30/2019	66,500	25/364
15	STMC	10/1/2019	12/31/2019	2,208,000	2,119,693

16	STMP	10/1/2019	12/31/2019	72,000	36,481
17	STMC	1/1/2020	3/31/2020	2,135,000	1,951,938
18	STMP	1/1/2020	3/31/2020	60,400	49,422
19	STMC	4/1/2020	6/30/2020	2,275,000	1,523,568
20	STMP	4/1/2020	6/30/2020	59,200	19,155
21	STMC	7/1/2020	9/30/2020	2,305,000	1,948,456
22	STMP	7/1/2020	9/30/2020	69,200	30,987
23	STMC	10/1/2020	12/31/2020	2,330,000	1,873,389
24	STMP	10/1/2020	12/31/2020	57,600	38,409
25	STMC	1/1/2021	3/31/2021	1,966,900	2,181,645
26	STMP	1/1/2021	3/31/2021	43,200	35,652
27	STMC	4/1/2021	6/30/2021	1,856,360	2,141,835
28	STMP	4/1/2021	6/30/2021	33,450	40,755
29	STMC	7/1/2021	9/30/2021	2,055,935	2,346,497
30	STMP	7/1/2021	9/30/2021	35,300	44,254
31	STMC	10/1/2021	12/31/2021	2,121,345	2,187,509
32	STMP	10/1/2021	12/31/2021	49,600	52,701
33	STMC	1/1/2022	3/31/2022	2,010,014	2,334,855
34	STMP	1/1/2022	3/31/2022	51,600	61,352
35	STMC	4/1/2022	6/30/2022	2,059,827	2,495,219
36	STMP	4/1/2022	6/30/2022	49,960	58,772
37	STMC	7/1/2022	9/30/2022	2,115,656	2,256,523
38	STMP	7/1/2022	9/30/2022	43,500	64,432
39	STMC	10/1/2022	12/31/2022	2,172,475	2,067,780
40	STMP	10/1/2022	12/31/2022	49,140	74,893

***Se cálculo de la capacidad utilizada de acuerdo a lo establecido en los indicadores de desarrollo portuario, que se muestran en el programa operativo anual representando el movimiento real tanto de carga y pasajeros de la INFRAESTRUCTURA STMC/STMP de APIBCS.**

****En datos SMTC se muestren en toneladas.**

*****En datos de SMTP se muestran en pasajeros.**

- **Consecutivo 2 SMTP se indica una capacidad operativa de sesenta y siete mil pasajeros, pero existió una capacidad real utilizada de sesenta y siete mil cuatrocientos setenta y seis.**

- **Consecutivo 5, SMTC se indica una capacidad operativa de dos millones doscientos cuarenta y ocho mil toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de dos millones trescientos treinta y dos mil toneladas.**
- **Consecutivo 11, SMTC se indica una capacidad operativa de dos millones doscientos veintinueve mil toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de dos millones doscientos cuarenta y nueve mil novecientos cuarenta y dos toneladas**
- **Consecutivo 25, SMTC se indica una capacidad operativa de un millón novecientos sesenta y seis mil novecientos toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de dos millones ciento ochenta y un mil seiscientos cuarenta y cinco toneladas.**
- **Consecutivo 27, SMTC se indica una capacidad operativa de un millón ochocientos cincuenta y seis mil trescientos sesenta toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de dos millones ciento cuarenta y un mil ochocientos treinta y cinco toneladas.**
- **Consecutivo 29, SMTC se indica una capacidad operativa de dos millones cincuenta y cinco mil novecientos treinta y cinco toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de dos millones trescientos cuarenta y seis mil cuatrocientos noventa y siete.**
- **Consecutivo 30 SMTP se indica una capacidad operativa de cuarenta y nueve mil seiscientos pasajeros, pero existió una capacidad real utilizada de cincuenta y dos mil setecientos uno.**
- **Consecutivo 33, SMTC se indica una capacidad operativa de dos millones diez mil catorce toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de dos millones trescientos treinta y cuatro mil ochocientos cincuenta y cinco toneladas.**
- **Consecutivo 34 SMTP se indica una capacidad operativa de cincuenta y un mil seiscientos pasajeros, pero existió una capacidad real utilizada de sesenta y un mil trescientos cincuenta y dos.**
- **Consecutivo 35, SMTC se indica una capacidad operativa de dos millones cincuenta y nueve mil ochocientos cincuenta y siete toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de dos millones cuatrocientos noventa y cinco mil doscientas veintinueve toneladas.**
- **Consecutivo 36 SMTP se indica una capacidad operativa de cuarenta y nueve mil novecientos sesenta pasajeros, pero existió una capacidad real utilizada de cincuenta y ocho mil setecientos setenta y ocho.**
- **Consecutivo 37, SMTC se indica una capacidad operativa de dos millones ciento quince mil seiscientos cincuenta y seis toneladas, pero existió una capacidad real utilizada de dos millones doscientos cincuenta y seis mil quinientos veintitrés.**
- **Consecutivo 38 SMTP se indica una capacidad operativa de cuarenta y tres mil quinientos pasajeros, pero existió una capacidad real utilizada de sesenta y cuatro mil cuatrocientos treinta y dos.**

- **Consecutivo 40 SMTP se indica una capacidad operativa de cuarenta y nueve mil ciento cuarenta pasajeros, pero existió una capacidad real utilizada de setenta y cuatro mil ochocientos noventa y tres.**

Del análisis de la información presentada se observa primero que los valores se encuentran de manera integrada para los Puertos de Pichilingue y Santa Rosalía, presentados de manera trimestral y que contienen los criterios de medición diferentes a los utilizados por el puerto, de lo anterior resultaría más adecuado tomar los valores estadísticos proporcionados por la Dirección General de Puertos que se presentan de manera disgregada por puerto, mes y tipo (pasaje y carga), así como en la información contenida en el PMDP de APIBCS para el cálculo de capacidad disponible en los puertos.

Como principio teórico matemático pudiera existir la posibilidad de que la capacidad operativa fuera superada por la capacidad utilizada si se tuvieran ciertos parámetros en cuanto a la definición de los conceptos (p.ej.: un tanque tiene una capacidad total de carga de cien litros, pero su capacidad operativa es de 96% (noventa y seis por ciento) por razones de seguridad y eficiencia (noventa y seis litros) y durante las operaciones el tanque se cargó al ciento dos por ciento (102%) (noventa y siete punto noventa y dos) de la capacidad operativa, si bien el porcentaje de carga es mayor a la capacidad operativa no lo es en relación a la capacidad total del tanque), por lo tanto tomar los valores operativos no permite conocer con exactitud el volumen o espacio disponible.

Para los fines del dictamen los valores a considerar en el cálculo debieran ser los totales del muelle (estadística SCT/PMDP APIBCS) y no los contenidos en la "*tabla 1*".

Los valores contenidos en las columnas "*capacidad operativa*" y "*capacidad utilizada*" están fuera de contexto y se desconoce cómo se llegó a ellos, dado que debiera ser un valor constante que tomara como referencia lo establecido en el "*PMDP, Análisis de la oferta*" del puerto de Pichilingue o se desarrollaran los indicadores referenciados o tomando como base la tabla "*Carga operada y pasajeros atendidos en transbordadores*" del Informe Estadístico Mensual, "*movimiento de carga, buques y pasajeros en los puertos mexicanos*" SEMAR, enero - diciembre de dos mil veintidós, (página 35 supra).

a) Cuáles fueron los criterios para determinar los valores establecidos de capacidad operativa y capacidad utilizada.

De acuerdo con la nota en la "*Tabla 1*" indica que "*Se calculó de la capacidad utilizada de acuerdo con lo establecido en los indicadores de desarrollo portuario, que se muestran en el programa operativo anual representando el movimiento real tanto de carga y pasajeros de la infraestructura STMC/STMP de APIBCS*".

Del Programa Operativo Anual[783] de la APIBCS dos mil veintitrés[784], punto 4 "*Metas del movimiento portuario*", la tabla muestra para carga general suelta un movimiento estimado para dos mil veintitrés de tres millones ciento cuarenta y nueve mil ciento veintiún toneladas dividido en cuatro trimestres (1t: ochocientos veintitrés mil trescientos cincuenta y nueve; 2t: seiscientos noventa y seis mil doscientos veintiocho; 3t: setecientos ochenta y tres mil cuarenta y seis; 4t: ochocientos cuarenta mil cuatrocientos ochenta y ocho) y para "*Pasajeros de transbordadores*" un estimado de ciento cincuenta

---

[783] El PERITO 2 refiere a la APIBCS, Desarrollo portuario, https://apibcs.com.mx/desarrollo-portuario/, https://onedrive.live.com/download?cid=FA7DDAACA75A2278&resid=FA7DDAACA75A2278%2122254&authkey=ADwNircyMoLywF8&em=2,

[784] El Perito señala que "*La tabla no indica el año del POA*".

y cuatro mil quinientos once pasajeros, divididos por trimestre (1t: treinta y cuatro mil trescientos noventa y nueve; 2t: treinta y ocho mil novecientos ochenta y dos; 3t: cuarenta y cuatro mil novecientos sesenta y nueve; 4t: treinta y seis mil ciento sesenta y uno), el punto 5, muestra tabla de "*Indicadores del desarrollo portuario*", los indicadores se dividen en tres grupos "*Productividad en operaciones*", "*Productividad en muelle*" y "*ocupación de muelles*" dentro de ellos no se muestra uno específico para transbordadores pasaje/carga y el indicador para carga general suelta no pudieran aplicarse para el cálculo por no corresponder a cargas rodadas. La unidad de medida para cada uno de los grupos está dada en THBO (Toneladas Hora Buque Operado), THBM (Toneladas Hora Buque en Muelle) y por el porcentaje en ocupación de muelles donde solo se considera para Cruceros y Turismo náutico de cabotaje.

La tabla no diferencia dentro del concepto de carga general suelta lo movido por transbordadores, pero se puede deducir; salvo indicación en contrario por la APIBCS, que queda comprendido dentro de este concepto por el número de arribos programados de novecientos cuarenta y ocho para el año, equivalente al promedio de arribos de TRANSBORDADORES contenidos en los Informe Estadístico Mensual, movimiento de carga, buques y pasajeros en los puertos mexicanos publicado por la Autoridad Portuaria.[785]

Se desconoce cuáles fueron los criterios para considerar los valores establecidos de capacidad operativa y capacidad utilizada en la "*tabla 1*" para obtener los valores de capacidad utilizada en el puerto de Pichilingue. Lo que sí se puede confirmar es que no se utilizaron los valores adecuados contenidos en el PMDP, POA y en el Informe Estadístico Mensual, movimiento de carga, buques y pasajeros en los puertos mexicanos.

b) De considerar que existen discrepancias, si existe alguna explicación técnica- lógica para las mismas.

La información técnica operativa portuaria considerada por el DP para determinar el mercado dominante no cumple con las recomendaciones y disposiciones descritas de manera general para definir los valores de productividad contenidas en el sistema de indicadores portuarios, metodología, IMT,[786] tampoco considera los Indicadores de productividad para la industria portuaria de CEPAL dos mil seis[787] o los criterios establecidos en las ROP/PMDP del puerto, los valores a que hace mención la tabla 1 en la nota como fuente de información no coincide con los establecidos en la misma tabla en las columnas de capacidad operativa y capacidad utilizada.

En repuesta al **numeral 22** el PERITO 2 señala diversas consideraciones en torno a la capacidad operativa del Puerto de Pichilingue. En general las manifestaciones del PERITO 2 se dividen en tres argumentos sustanciales, a saber:

i. Desestima los datos de la "***Tabla 60. Porcentaje de capacidad utilizada por servicio en el puerto de Pichilingue (2018 – 2022)***" del DP y las conclusiones derivadas de esta sobre la no existencia de espacio disponible para nuevos competidores en el puerto de Pichilingue.

---

[785] El PERITO 2 hace referencia al *Último párrafo página 36 supra*
[786] El PERITO 2 refiere a la *Nota al pie número 57, página 32 supra*
[787] El PERITO 2 refiere a la *Nota al pie número 63, página 36 supra*

ii. Considera que no se pueden distinguir las capacidades utilizadas entre los puertos de Pichilingue y Santa Rosalía.

iii. Considera que el 100% (cien por ciento) de la capacidad del puerto de Santa Rosalía está disponible para nuevos agentes.

Respecto de la afirmación "*i*", el PERITO 2 presenta una tabla con datos de dos mil veintidós para sustentar su argumentación; sin embargo, no cita las fuentes exactas de dichos datos. A continuación, se presenta una tabla para cotejar la procedencia de cada dato, en donde se observa que algunos no pueden ser verificados.

Datos y fuentes de la tabla en la respuesta pericial 22, página 42.[788]

(Toneladas y porcentajes)

Concepto	Dato del perito	Posible fuente y discrepancias
Capacidad de carga instalada **(1)**	5,201,250	PMDP 2023-2028, fuera del EXPEDIENTE. El dato no aparece en el PMDP 2018-2023 que sí está en el expediente.
Mercancías Ingreso **(2)**	2,724,062	En el Informe estadístico de los puertos de México 2022 no viene el dato exacto del perito. Hay datos similares: Ingresos de carga por transbordador en la ruta Topolobampo – Pichilingue: 1,954,095[1] Ingresos al puerto de Pichilingue del total de carga por navegación de cabotaje: 2,453,493[2] Ingresos al puerto de Pichilingue de carga de tipo general suelta por navegación de cabotaje: 2,159,030[3] En el expediente viene el siguiente dato: Carga movilizada con vehículos con ruedas: 2,484,697.
Mercancías Egreso **(3)**	1,235,900	En el Informe estadístico de los puertos de México 2022 no viene el dato exacto del perito. Hay datos similares: Ingresos de carga por transbordador en la ruta Pichilingue – Topolobampo: 803,273[1] Ingresos al puerto de Pichilingue del total de carga por navegación de cabotaje: 875,627[2] Ingresos al puerto de Pichilingue de carga de tipo general suelta por navegación de cabotaje: 875,627[3] En el expediente viene el siguiente dato: Carga movilizada con vehículos con ruedas: 1,142,384.

[788] Fuente: Elaboración propia con información de la Pericial en materia de Logística de Puertos de BAJA FERRIES y el Informe estadístico de los puertos de México 2022, Enero - diciembre 2021– 2022, p.17, 25, 26, 32, disponible en: https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/informe-estadistico-de-los-puertos-de-mexico-2022 y EXPEDIENTE, folio 12324 (archivo "*Tabla 7 Anexo 15*").

Total **(4)**	3,959,962 (77%)	Cálculo del perito con sus datos (2) y (3), es correcto
Diferencia entre capacidad instalada y movida	1,241,288 (23%)	Cálculo del perito con sus datos (1) y (4), es correcto

1. El Informe estadístico de puertos no presenta datos desglosados de la carga por TRANSBORDADOR para las rutas Mazatlán – Pichilingue y Pichilingue – Mazatlán.
2. La navegación de cabotaje se da entre puertos nacionales, contrario a la navegación de altura, referente a alta mar, que involucra puertos en el extranjero.
3. La carga de tipo general suelta es la susceptible para ser movilizada como carga rodada por transbordador, contrario a las cargas de tipo general contenerizada o de tipo granel, que requieren buques de contenedores y graneleros, respectivamente.

En seguida el peritaje sugiere que la capacidad instalada indicada en el cuadro es errónea: con base en el "*Anexo 25*" de las manifestaciones de BAJA FERRIES, de donde obtiene que la ocupación efectiva del puerto de Pichilingue es de [B], el peritaje obtiene que "[…] [B]".[789]

El peritaje llega a ese resultado mediante el siguiente procedimiento:

[B]

Tanto el tonelaje como el factor de ocupación tienen justificación; sin embargo, utilizar el [B] de ocupación efectiva es incorrecto. Conforme se establece en el anexo 25 de las manifestaciones de BAJA FERRIES, [B]

Para calcular la capacidad instalada lo correcto es utilizar el tiempo de ocupación real, no el tiempo de ocupación efectiva. La razón es que el tiempo que el TRANSBORDADOR está anclado en el muelle es tiempo durante el cual no permite que otro TRANSBORDADOR use el muelle. Haciendo la corrección, y siguiendo el método del PERITO 2, la capacidad instalada sería:

[B]

No obstante, los supuestos con que el "*Anexo 25*" calcula la ocupación real son también cuestionables: [B]. La evidencia no es contundente sobre si alguno de los muelles realmente está disponible para recibir TRANSBORDADORES; además, la naturaleza de la logística con que operan los demandantes del servicio indica que las horas de madrugada no deberían contarse como parte de la capacidad del puerto, pues a esas horas no habría demanda del servicio (como se detallará más adelante).

[789] Pericial en materia de Logística de Puertos, p. 43.

Eliminado: 8 renglones y 25 palabras.

Conforme a lo anterior, la capacidad instalada del puerto (siguiendo nuevamente el método del perito) sería:

[redacted]

Como se observa, el dato se acerca más a lo que establece el PMDP 2023 – 2028: 5,201,250 (cinco millones doscientos un mil doscientos cincuenta) toneladas. Ello es indicio de que la autoridad portuaria determinó la capacidad instalada del puerto con supuestos similares a los utilizados por este Pleno y no con los supuestos, poco razonables, utilizados en este peritaje.

De lo anterior se sigue que es también inverosímil que ocurra la supuesta ocupación óptima que menciona el peritaje: [redacted] arribos por semana en vez de [redacted] Cabe agregar que bajo dicho supuesto la ocupación óptima que menciona BAJA FERRIES en sus manifestaciones [redacted][790] resulta todavía más cuestionable.

Es pertinente aclarar dos cosas sobre la afirmación i). Primero, el PERITO 2 señala erróneamente que el "*Anexo 25 Ocupación muelles de transbordadores en PIC.xlsx*" se encontraba en el EXPEDIENTE y era parte del DP.[791] En realidad, el archivo fue presentado como anexo al escrito de manifestaciones al DP de BAJA FERRIES, por lo cual la AI no tuvo acceso a esa información para analizarla y obtener conclusiones que pudiera integrar al DP. En dichas manifestaciones y en el anexo no se mencionan las fuentes que dan como resultado el esquema de ocupación de muelles para transbordadores en Pichilingue por lo que no es posible la verificación de dicha información.

Segundo, la AI solicitó en su requerimiento de información que la APIBCS proporcionara los niveles de capacidad instalada y capacidad utilizada, explicando la forma en que se calcularon dichas capacidades y si existen medidas de capacidad alternativas.[792] Posteriormente, la AI indicó a la APIBCS que "*no resulta claro por qué la REPRESENTADA considera que el «total de toneladas programadas en el programa operativo anual» podría reflejar la capacidad máxima que tienen los puertos de Santa Rosalía y Pichilingue*", por lo que le reiteró que "*en caso de que se considere que la medida apropiada de la capacidad operativa y la capacidad utilizada que han tenido los puertos* […] *es distinta al «total de toneladas programadas* […] *proporcione la información correspondiente*".[793] A esta solicitud, la APIBCS respondió enviando el archivo "*Tabla 1 Anexo 12.xlsx*", que se utilizó para crear la tabla 60 y sus conclusiones derivadas. En su respuesta, la APIBCS también aclaró que "*se tiene como capacidad operativa como la capacidad máxima que se tiene en cada puerto misma información se manifiesta en el programa operativo anual de esta Administración Portuaria Integral de Baja California Sur, S.A. de C.V.; y nos referimos como capacidad utilizada a los datos reales obtenidos de la información estadística la cual es reportada de forma trimestral*".[794] La AI realizó su análisis tomando como válidas estas definiciones brindadas por la autoridad portuaria correspondiente.

---

[790] Escrito de manifestaciones de BAJA FERRIES al DP, p. 121.
[791] Pericial en materia de Logística de Puertos, p.41, nota al pie 65, y p.42.
[792] Requerimiento de Información, Oficio COFECE-AI-DGMR-2022-096, numeral 19.
[793] Acuerdo con fecha veinticuatro de enero de dos mil veintitrés, p.3.
[794] Respuesta al Tercer Oficio, Oficio COFECE-AI-DGMR-2022-096, p.1.

Eliminado: 2 renglones y 12 palabras.

En la misma respuesta donde la APIBCS anexó el archivo "*Tabla 1 Anexo 12.xlsx*", afirmó que "[…] *en el puerto de Pichilingue existe capacidad disponible para recibir tanto a más compañías navieras que ofrezcan el STMC y/o STMP, así como los PRESTADORES DE SERVICIO MARÍTIMO que operan actualmente podrían incrementar sus operaciones sin ningún impedimento a causa de los espacios disponibles en los muelles del puerto; y en el puerto de Santa Rosalía, se les hace del conocimiento que actualmente no se cuenta con ninguna operación del MERCADO MATERIA DE LA DECLARATORIA, por lo que se tiene completa disponibilidad para recibir cualquier compañía marítima y/o embarcaciones que quisieran prestar el STMC y/o STMP en dicha ruta*";[795] sin embargo, como fue referido en la presente resolución, si bien existe una posibilidad y capacidad para la entrada de una tercer NAVIERA, lo cierto es que la misma debería ofrecer su servicio en horarios menos competitivos y posiblemente a un precio menor al de sus competidores. Además de que tiene mayor valor probatorio los datos que presento la misma APIBCS respecto de la capacidad operativo y utilizada para los STMC y STMP.

Sobre la afirmación iii) del PERITO 2, si bien es cierto que existe capacidad disponible en el puerto de Santa Rosalía, esta ruta no se concibe como sustituta tal como se desprende del apartado ***"5.1.1.2.1 Posibilidad de los oferentes del STMC de atender cualquier RUTA"*** del DP y la sección "*3.4.3.1. Autotransporte*" de esta resolución. Por lo cual, aunque exista capacidad disponible, la baja rentabilidad de usar dicho puerto lo descartaría como opción de entrada para nuevos agentes del mercado; en este sentido, se remite a los apartados "*Respecto de las barreras a la entrada de tipo económico*" y "*Posibilidades de acceso a fuentes de insumos*" de la presente resolución en aras de evitar repeticiones innecesarias.

Asimismo, en el **numeral 23**, se solicita al PERITO 2 que señale esencialmente que:

i. Indicar si hay incongruencias en los datos de la Tabla 1 del cuestionario al perito (equivalente al archivo "*Tabla 1 Anexo 12.xlsx*");
ii. Presentar posibles criterios usados en dicha tabla para determinar los valores de capacidad operativa y capacidad utilizada;
iii. De ser el caso, dar una posible explicación técnica del origen de las discrepancias.

En su respuesta i) el perito coincide con este Pleno, sobre que el archivo "*Tabla 1 Anexo 12.xlsx*" sí contiene errores en los que la capacidad utilizada supera la capacidad operativa máxima.

En su respuesta ii) el perito explica que la capacidad operativa sí podría superar a la capacidad utilizada dependiendo de la definición que se tenga de capacidad operativa. Lo ejemplifica con un tanque de gas cuya capacidad operativa esté delimitada por razones de seguridad y eficiencia, pero no presenta criterios aplicables a un caso de estadísticas portuarias como el de la tabla.[796] El perito no presenta una explicación técnica que cumpla como respuesta iii).

Sobre las respuestas ii) y iii) se reitera lo señalado en la pregunta 22. La AI requirió información solicitando capacidad máxima y capacidad utilizada del Puerto de Pichilingue. La APIBCS respondió al requerimiento tomando como equivalentes la capacidad máxima y el total de

---

[795] Respuesta al Tercer Oficio, Oficio COFECE-AI-DGMR-2022-096, p.1.
[796] Pericial en materia de Logística de Puertos, p.45.

toneladas programadas en su programa operativo anual. Al analizar esta respuesta, la AI dudó de esta equivalencia, por lo que pidió revalorarla y en caso de que el total de toneladas programadas no sea una definición adecuada, que proporcione nueva información que sí sea adecuada.[797] Finalmente, la APIBCS respondió con nueva información, definiendo que "*se tiene como capacidad operativa como la capacidad máxima que se tiene en cada puerto misma información se manifiesta en el programa operativo anual de esta Administración Portuaria Integral de Baja California Sur, S.A. de C.V.*".[798] Con esta última respuesta de información y definiciones se hizo el análisis reflejado en el DP.

Por lo tanto, el perito acierta en que, dependiendo de las definiciones, puede ser el caso de que la capacidad utilizada supere a la capacidad operativa. Bajo las definiciones proporcionadas por la autoridad portuaria pertinente, la carga que efectivamente llega al puerto pudo superar a la carga prevista en el programa anual.

24. Con la información del expediente en el Puerto de Pichilingue en cuantos muelles considera que técnicamente viable operar TRANSBORDADORES.

Como se indica en el "*PMDP 2023-2028*" "*dentro de Baja California Sur se cuentan con dos puertos para dicho servicio, Santa Rosalía y Pichilingue, los cuales cuentan no solo con la infraestructura para su atención, sino que ya hay establecidas rutas periódicas, las cuales abastecen a la península de cargas y mercancías*".

La capacidad instalada para Pichilingue es de cinco posiciones de atraque con un rendimiento promedio de novecientos cincuenta THO y una capacidad anual de cinco millones doscientos un mil doscientas cincuenta toneladas.

La capacidad instalada para Santa Rosalía es de dos posiciones de atraque con un rendimiento promedio de ochocientos THO y una capacidad anual de un millón setecientos cincuenta y dos mil toneladas.

En respuesta al **numeral 24** el PERITO 2 señala la capacidad instalada del Puerto de Pichilingue de acuerdo con lo establecido en el PMDP 2023-2028. Se denota que los señalamientos del PERITO 2 se producen con base en un documento que abarca una etapa fuera del PERIODO, sin contrastarla o hacer en sí algún cuestionamiento relacionado con la información del DP que señala que el puerto de Pichilingue cuenta con cinco muelles para el uso de TRANSBORDADORES, por lo que es una manifestación gratuita; sin embargo, en los términos de esta resolución, quedó acreditado que si bien el puerto de Pichilingue cuenta con muelles para el uso de TRANSBORDADORES, un potencial competidor no podría entrar al mercado en las mismas condiciones que las NAVIERAS ya existentes, pues los horarios más competitivos y las instalaciones más óptimas se encuentran utilizadas en mayor medida por las embarcaciones de BAJA FERRIES y TMC, aunado a que el canal de navegación solo permite la entrada de una sola navegación, lo que complica los horarios nocturnos en el puerto de Pichilingue; en este sentido, se remite a los apartados "*Respecto de las barreras a la entrada de tipo económico*" y "*Posibilidades de acceso a fuentes de insumos*" de la presente resolución en aras de evitar repeticiones innecesarias.

---

[797] Acuerdo emitido por la DGMR de fecha veinticuatro de enero de dos mil veintitrés, p.3.
[798] Respuesta al Tercer Oficio, Oficio COFECE-AI-DGMR-2022-096, p.1.

25. Considerando la ocupación de los muelles del Puerto de Pichilingue y la ocupación potencial indique: i) número de *calls* actuales y numero de *calls* potenciales por muelle y en total, calcule la ocupación real y la ocupación efectiva actual potencial del Puerto de Pichilingue.

El número de arribos (*Calls*) actual del puerto de Pichilingue en los muelles de TRANSBORDADORES de acuerdo con el itinerario contenido en la tabla del anexo 25 y que operan principalmente en los muelles 1, 1bis, 3 y 4 son los siguientes: muelle uno: diario con B, excepto domingo; muelle 1bis: diario con B, excepto domingo; muelle 3 diario con B excepto sábado; muelle 4: domingo/lunes con B. De acuerdo con el itinerario a la semana se tienen B de TRANSBORDADORES en el puerto de Pichilingue.

Los tiempos estimados de operaciones de las embarcaciones, de acuerdo con los itinerarios, presentan variaciones en los tiempos de descarga entre B; las operaciones de carga fluctúan entre B horas; los tiempos sin operaciones en muelle van desde B horas. Tomando los tiempos mínimos y máximos de estadía por itinerario pudiéramos determinar los metros lineales operados por hora muelle.

El TRANSBORDADOR que menos tiempo utiliza los muelles para sus operaciones es B y el de mayor tiempo operativo es B".

Bajo las condiciones actuales de programación el Puerto de Pichilingue recibe B arribos que utilizan el B promedio de la infraestructura portuaria para TRANSBORDADORES existente en el puerto, el tiempo operativo efectivo restando los tiempos de espera equivalen al B, resultando un B de tiempo disponible en el puerto de la infraestructura para TRANSBORDADORES.

Dado que no contamos con indicadores específicos para movimiento de TRANSBORDADORES la capacidad real se obtiene a través de las estadísticas portuarias y las observaciones de campo. Consideraremos los rangos medios operativos resultantes de las actividades de las embarcaciones con rangos máximos y mínimos; así como que los tiempos por maniobra y espera serían los mismos para todas las embarcaciones, el tiempo total promedio por embarcación sería de B.[799]

El resultado nos indica que teniendo en cuenta las embarcaciones que actualmente operan en el muelle de TRANSBORDADORES en Pichilingue con un rango de B horas por estadía, la APIBCS dispone de tiempo para uso de infraestructura por muelle (considerando la eficiencia máxima del tiempo operativo), equivalente a B operaciones, correspondientes a B arribos a la semana y una ocupación total de la infraestructura portuaria estimada del B

Puerto de Pichilingue	
Número *Calls* actuales	B
Número Calls potenciales	

[799] El PERITO 2 inserta tablas al respecto. Páginas 48 a 50 del escrito pericial.

Eliminado: 2 celdas y 55 palabras.

Porcentaje ocupación real actual	B
Porcentaje ocupación efectiva potencial	

En respuesta al **numeral 25** el PERITO 2 calcula la capacidad disponible de servicio para TRANSBORDADORES en el Puerto de Pichilingue concluyendo que existe una posible capacidad disponible de B sin embargo, se observa que dicho análisis parte de información y metodología incierta por lo que no es posible la comprobación veraz de su hipótesis.

Cabe mencionar que el PERITO 2 parte de la premisa de que el puerto de Pichilingue tiene cinco muelles para TRANSBORDADORES, hipótesis no comprobada por este y disímil a la información del EXPEDIENTE que muestra la existencia de cuatro muelles, y que dos de ellos son los óptimos para la prestación del STMC.[800] Los datos solicitados al PERITO 2 se enumeran a continuación:

i. *Calls* actuales por muelle;

ii. *Calls* potenciales por muelle;

iii. *Calls* actuales en total (se entiende que por semana en el puerto de Pichilingue);

iv. *Calls* potenciales por semana en el puerto;

v. Ocupación real del puerto (se entiende que es ocupación real actual);

vi. Ocupación efectiva actual del puerto;

vii. Ocupación efectiva potencial del puerto.

Las respuestas del perito:

i. El PERITO 2hizo el recuento de los *calls* actuales por muelle y concuerda con los datos del "*Anexo 25*".[801]

ii. El PERITO 2hizo un ejercicio para generar un buque hipotético al que cada *call* le tomaría B) horas. Con ese tiempo por *call*, resultan B por día por muelle, redondeados a B .

iii. El PERITO 2 mencionó que hay B semanales actualmente en el puerto de Pichilingue y concuerda con los datos del Anexo 25.

iv. El PERITO 2 señala que se tendrían B semanales. Siendo su lógica que, si con un *call* por día por muelle hay B *calls* semanales, entonces B los *calls* por día por muelle habría B *calls* semanales, que también son el B

Sin embargo, no es clara la metodología del peritaje para llegar a esa cifra. Si se utilizaran todos los muelles todos los días, entonces B *calls* por día por muelle equivalen a B

[800] DP, p. 188.

[801] En este archivo no se mencionan las fuentes de la información, por lo que este Pleno no puede verificar los datos del esquema actual de ocupación de los muelles para TRANSBORDADORES en Pichilingue.

Eliminado: 2 celdas y 40 palabras.

semanales en todo el puerto. El "Anexo 25" muestra la misma cantidad de B *calls* en la pestaña "*POTENCIAL*", mencionada también por BAJA FERRIES en su escrito de manifestaciones.[802]

v. El PERITO 2 menciona que existe una ocupación real actual de B en el puerto, concordando con los datos del "*Anexo 25*", que supone horarios de operación de 24 (veinticuatro) horas y 5 (cinco) muelles aptos para recibir TRANSBORDADORES.

vi. El PERITO 2 no aportó ningún dato.

vii. El PERITO 2 señala que puede haber B de ocupación efectiva. Sin embargo, siguiendo su ejercicio, si al *call* B horas reales le quitamos la hora de tiempo de espera que se contempló, resulta en realidad un *call* efectivo de B) horas.[803] Este resultando expone que serían tres *calls* por día por muelle y a su vez B horas semanales en el puerto. Considerando que hay B horas semanales disponibles en puerto, la ocupación efectiva potencial sería de B B No se omite mencionar que, dada la inexistencia de información al respecto, no se puede verificar la metodología exacta del PERITO 2, por la cual llegó al dato indicado.

Además, el análisis del PERITO 2 presenta diversas fallas metodológicas y de información, a saber:

i. No se presenta la fuente de sus resultados. No indica explícitamente cuáles son las "*estadísticas portuarias*" y "*observaciones de campo*" de las que obtiene la capacidad real.[804].

ii. Menciona que pueden usarse 5 muelles en el Puerto de Pichilingue, sin embargo, del "*Anexo 11 Infraestructura STMC y STMP.pdf*" se desprende que el "*muelle 2*" no es exclusivo de TRANSBORDADORES, siendo catalogado como muelle de usos múltiples.

iii. El esquema potencial de ocupación está organizado de tal manera que los cinco muelles son utilizados de manera simétrica: B *calls* diarios de B horas cada uno. Este esquema no puede considerarse potencial debido a que es restrictivo, pues no toma en cuenta que las NAVIERAS proceden de otros puertos con organización de horarios diferentes (Mazatlán y Topolobampo). Para que un esquema de ocupación sea potencial debe partir en función de la ocupación real del puerto, así como de la dinámica de la demanda de sus usuarios.

iv. El esquema real de ocupación muestra que BAJA FERRIES y TMC tienen preferencia por los horarios de B horas, lo que es una

---

[802] Folio 16016.

[803] En el "*Anexo 25*" se define ocupación efectiva como "B". En su respuesta, el PERITO 2 interpreta las horas sin operación como tiempo de espera.

[804] Pericial en materia de Logística de Puertos, p. 49.

Eliminado: 57 palabras.

muestra de que son horarios rentables. Por lo tanto, los horarios nocturnos podrían no ser rentables para un competidor potencial a pesar de que estén disponibles.

v. La ocupación actual son [B]) *calls*. Considerando los siguientes supuestos:

a. *Call* de [B] horas,

b. Operación los [B] días de la semana,

c. Utilización del muelle 2 como apto para transbordadores, y

d. Horario matutino

Se estima que hay [B] *calls* potenciales adicionales a los [B] haciendo un total de [B] como menciona el PERITO 2. Sin considerar el muelle "*Muelle 2*" no debería considerarse como exclusivo para TRANSBORDADORES, se obtiene que hay [B] *calls* potenciales adicionales, esto es, [B] en total.[805]

26. Con la información de horarios y ocupación del muelle y tomando en cuenta la infraestructura actual del Puerto de Pichilingue indique si existen congestionamientos en la carga de TRANSBORDADORES en horario nocturno que llegaran a impedir la entrada de un nuevo competidor en el STMC y STMP.

Analizando la tabla del "*Anexo 25*" se observa que las operaciones de carga y descarga se efectúan en horario entre [B] horas para maniobras nocturnas, pudiendo, con el itinerario actual de embarcaciones, duplicar el número de servicios y operaciones en el puerto de manera inmediata. Es importante mencionar que de acuerdo con el PMDP el puerto puede operar con todos sus servicios las veinticuatro horas del día los trescientos sesenta y cinco días del año. Actualmente no existen operaciones nocturnas que generen congestionamiento que pudieran impedir el ingreso de nuevos competidores.

En respuesta al **numeral 26** el PERITO 2 indica que existen aproximadamente [B] para maniobras [B] por lo que no existe congestionamiento en el Puerto de Pichilingue. Lo señalado por el PERITO 2 constituye un planteamiento general y abstracto debido a que no toma en consideración las interacciones reales de los MERCADOS RELEVANTES.

Como se ha expuesto en esta resolución, el STMC y STMP forman parte de un proceso logístico de distribución de mercancías a diversas CIUDADES DESTINO STMP/STMC, por lo cual, los horarios de distribución son un insumo importante a considerar por los usuarios. Por ejemplo, del "*Anexo 25*" se desprende que TMC y BAJA FERRIES (contando este último con al menos [B],[806] tienen preferencia por efectuar sus operaciones en el horario comprendido entre las [B] horas, y atracan y descargan en las primeras horas de su llegada. Esto confirma que para las NAVIERAS el mejor horario de navegación es aquel que les permite llegar al puerto de Pichilingue por la mañana.[807]

---

[805] Estimaciones basadas en el esquema actual de ocupación Al "*Anexo 25*".
[806] Estimaciones con información del archivo "*Anexo VII.1.xlsx*" folio 12491 del EXPEDIENTE.
[807] DP, pp. 25, 58 y 172.

Eliminado: 49 palabras.

Lo anterior es un indicativo de que los usuarios del STMC y STMP prefieren llegar al puerto de Pichilingue durante la mañana para realizar sus actividades en BCS y regresar por la noche hacia los puertos de Topolobampo y Mazatlán.[808] La preferencia de los clientes por el horario matutino de arribo puede deberse a que: i) los vehículos de carga no pueden realizar entregas de madrugada; ii) debido a lo anterior aumentan los costos de estancia de los vehículos (estacionamiento) y los operadores (sueldos y salarios); y iii) es probable que los usuarios que llegan sin vehículo no encuentren transporte para movilizarse.

Por lo tanto, aunque no existan congestionamientos en el horario nocturno los datos muestran que tanto las NAVIERAS como sus usuarios prefieren los horarios matutinos, por lo que un potencial entrante no podría competir con TMC y BAJA FERRIES en las mismas condiciones de horario; para mayor referencia, se remite a los apartados "*Respecto de las barreras a la entrada de tipo económico*" y "*Posibilidades de acceso a fuentes de insumos*" de la presente resolución en aras de evitar repeticiones innecesarias.

27. **Indique si en su opinión las vialidades al Puerto de Pichilingue fueron mejoradas después del año dos mil dieciséis.**

    De acuerdo con el PMDP dos mil veintitrés-dos mil veintiocho de APIBCS el puerto de Pichilingue dispone de una red de vialidades internas con una longitud de cinco punto dos kilómetros que comunican a las terminales e instalaciones con los accesos y carreteras exteriores, anualmente dentro del Programa Operativo Anual la APIBCS asigna recursos tanto para construcción como mantenimiento de vialidades.

    El Programa Operativo Anual dos mil veintitrés[809] (POA) de la APIBCS dentro de las metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento (tabla 2a) a cargo de la API establece un monto de inversión de $13'237,000.00 (trece millones doscientos treinta y siete mil pesos 00/100 M.N.) para acceso, vialidades, casetas, básculas y alumbrado, en específico, pavimentación con concreto hidráulico en vialidades frente a terminal 1 y 2 de transbordadores. En las metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento a cargo de la APIBCS (tabla 3ª) se tiene programado un monto de $7'240,000.00 (siete millones doscientos cuarenta mil pesos 00/100 M.N.) para accesos, vialidades, casetas, básculas y alumbrado.

    Las metas presupuestales de construcción y mantenimiento de vialidades en el puerto se programan de manera anual dentro del POA, aprobado por la Dirección General de Puertos.

28. **Indique el calado técnicamente permitido de los buques que pueden utilizar los Muelles para prestar lo SMTC y SMTP en el Puerto de Pichilingue.**

    La Capitanía de Puerto de La Paz BCS mediante oficio 7.2.509.409.442/2008 1481 de fecha veintisiete de noviembre de dos mil ocho dio a conocer los calados máximos permitidos para atraque y desatraque en las instalaciones portuarias con el fin de oficializarlas de acuerdo con lo siguiente:

---

[808] BAJA FERRIES manifestó: "[…] *la mayoría de los vehículos que tiene [sic] por origen Pichilingue van vacíos.*" Manifestaciones de BAJA FERRIES al DP, p. 124.

[809] El PERITO 2 refiere al *Programa Operativo Anual 2023, APIBCS, file:///C:/Users/Miguel%20Osuna/Downloads/POA2023%20(20).pdf*

Muelle y rampa para transbordador N° l profundidad -siete punto cincuenta mts., Calado -seis punto cincuenta mts.

Muelle y rampa para transbordador N° 1bis profundidad - siete punto cincuenta mts., Calado - seis punto cincuenta mts Muelle y rampa para transbordador N° 2 profundidad -siete mts., Calado -cinco punto cincuenta mts.

Muelle y rampa para transbordador N° 3 profundidad -siete mts., Calado - cinco punto cincuenta mts. Rampa de atraque profundidad -seis punto diezmts., Calado -cinco punto cincuenta mts.

Estos calados son mantenidos de manera regular por la APIBCS mediante los programas anuales de inversión de dragado contenidos en el POA.

En respuesta a los **numerales 27** y **28** el PERITO 2 señala las vialidades mejoradas y el calado técnicamente permitido en el Puerto de Pichilingue, lo que resultan en manifestaciones que no están directamente vinculadas a apoyar las pretensiones de BAJA FERRIES y no se relacionan con los fundamentos expuestos en el DP, de conformidad con lo señalado en el apartado "*3.3.6. Posibilidades de acceso a fuentes de insumos*" y el numeral "*4.3.2.25.*" del apartado de Alcance y valor de las pruebas de la presente resolución, en aras de evitar repeticiones innecesarias.

29. Indique si conforme a la normatividad técnica del Puerto de Pichilingue se encuentra prohibido el uso simultáneo de dos o más embarcaciones en el canal de navegación de los muelles N. 1 y 1Bis y si las autoridades competentes han diseñado un mecanismo, en su caso, para permitir el uso eficiente de ese canal.

De manera oficial no existen restricciones para que dos embarcaciones efectúen maniobras simultaneas en un puerto, lo anterior debido a que es el dimensionamiento del puerto, las condiciones meteorológicas, equipo de apoyo y las características de la embarcación las que habrán de definir el tipo de maniobra que se deben efectuar de manera segura.

Normalmente en los puertos existe una Capitanía de Puerto que dentro de sus atribuciones se encuentra Regular y vigilar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad y señalamiento marítimo, control de tráfico marítimo y de ayudas a la navegación.[810]

El Reglamento de la LNCM define como Control de tráfico marítimo el conjunto de medidas destinadas a facilitar la fluides del tráfico marítimo y evitar cualquier riesgo a toda embarcación que transite dentro de un área donde las condiciones de navegación sean desfavorables.[811]

La Autoridad marítima a través del servicio de pilotaje autoriza las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque de las embarcaciones a fin de preservar la vida humana, el medio ambiente marino, la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias en la zona de pilotaje.

Ninguna embarcación puede efectuar maniobras de navegación en el puerto o en sus aguas interiores sin la autorización de la Capitanía de Puerto, lo anterior no solo comprende el movimiento de la embarcación en sí, sino que ninguno de los servicios de amarre, remolque o lanchaje será prestados si no se cuenta con la autorización de la Capitanía de Puerto para efectuar la maniobra correspondiente.

---

[810] El PERITO 2 refiere a la LEY DE NAVEGACIÓN, artículo 9, fracción IV.
[811] El PERITO 2 hace referencia al Reglamento de la LEY DE NAVEGACIÓN, artículo 10, fracción XX.

La LEY DE NAVEGACIÓN y su reglamento regulan el arribo y despacho de las embarcaciones, los requisitos para autorizar los mismos y la forma de otorgarlos. Las Reglas de Operación de Puerto establecen que será la Capitanía de Puerto quien informará a los buques de la programación que se tiene para las entradas al puerto; las ROP establecen el procedimiento y forma en que se hará la programación de buques en el puerto.

30. **En caso de considerar que existe la prohibición de uso simultáneo del canal de navegación para los "*Muelles N. 1*" y "*1Bis*", y una solución técnica prevista, evalúe la eficiencia de dicha solución calculando el tiempo que demorarían las maniobras para el uso eficiente de los "*Muelles N. 1*" y "*1Bis*".**

Como se indicó en la pregunta supra, las maniobras vinculadas con la navegación de las embarcaciones en el puerto son autorizadas por la Capitanía de Puerto, el piloto de puerto tiene la función de valorar el riesgo de las maniobras solicitadas y acordar con la Capitanía de Puerto su viabilidad, recordemos que son varios los factores que determinan la factibilidad de una maniobra como es la infraestructura portuaria, las características de la embarcación, las condiciones meteorológicas y los servicios portuarios a la navegación existentes en el puerto.

El Manual de Dimensionamiento Portuario[812] (MDP) determina dos áreas de agua en un puerto, la primera comprende los accesos al puerto, incluye la bocana y su canal de navegación; la segunda las áreas de maniobra, incluye las dársenas de ciaboga y maniobras, así como los canales secundarios.

El Manual define el Canal de Navegación Principal como la zona navegable más importante del puerto, en ella el barco aún en movimiento pasa de mar abierto a la zona protegida y debe de realizar además la maniobra de parada. Entre más grande sea el barco más obligado estará a hacer su rutina de acceso al puerto por un canal, el cual debe estar señalizado de acuerdo con las normas internacionales y ser sometido a un dragado de mantenimiento periódico para garantizar sus dimensiones de proyecto. El ancho de canal para la navegación segura de una embarcación en su entrada y salida del puerto es de ocho a nueve punto seis veces la manga[813], la Técnica Europea propone entre cinco y ocho mangas del barco para el ancho de canal de ingreso al puerto y la bocana.

En los puertos de Mazatlán, Topolobampo y Pichilingue el ancho de canal de acceso son de una sola vía de navegación de acuerdo con las recomendaciones de PIANC[814] y el MDP, los "*muelles 1*" y "*1 bis*" en Pichilingue se ven sujetos a maniobras de atraque y desatraque escalonadas o consecutivas[815] no debiendo ser el tiempo entre una y otra mayor de dos horas tanto de entrada como salida de los TRANSBORDADORES, estos tiempos pueden reducirse si se cuenta con servicio de pilotaje en cada embarcación, pudiendo optimizar los tiempos a una hora, solo en el caso que una embarcación este saliendo y la otra entrando de estos muelles el tiempo de dos horas no podrá reducirse. En el caso del puerto de Pichilingue al ser los arribos escalonados no existe demora por tiempo de espera ya

---

[812] El PERITO 2 refiere a la SEMAR, CDPMM, "*Dirección General de Puertos, 2016*", https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/manual-de-dimensionamiento-portuario.

[813] El PERITO 2 hace referencia a la "*Tabla 5.3 del Manual de Dimensionamiento Portuario*".

[814] El PERITO 2 refiere a la *PIANC, World Association for Waterborne Transport Infrastructure, https://www.pianc.org/; Ship Dimensions and Data for Design of Marine Infraestruture, 2022, https://www.pianc.org/publication/ship-dimensions-and-data-for-design-of-marine-infraestructure/; Harbour Approach Channels – Design Guidelines,* https://www.pianc.org/publication/harbour-approach-channels-design-guidelines/.

[815] El PERITO 2 añade lo siguiente: "*Teoría de colas, pag. 5.80 MDP, con esta Teoría se estructura un modelo de múltiples servicios (número de atraques en función del tipo de tráfico y carga), introduciendo una rutina de asignación de atraque y calculando la ocupación resultante, tiempo medio de barco esperando, así como número promedio y máximo de barcos esperando*".

que las embarcaciones ingresan o salen del puerto de acuerdo con itinerario.

En respuesta el **numeral 29** y **numeral 30** el PERITO 2 describe aspectos generales de la normatividad portuaria nacional señalando que normalmente en los puertos existe una Capitanía de Puerto y menciona las facultades de esta autoridad. En específico, menciona que no existen restricciones para que dos embarcaciones efectúen maniobras simultáneas en los puertos debido a que es el dimensionamiento del puerto, las condiciones meteorológicas, equipo de apoyo y las características de la embarcación las que determinan el tipo de maniobras que se deben hacer de manera segura.[816]

El DP presenta el caso del puerto de Pichilingue, donde "*no se permite el ingreso simultáneo de dos o más embarcaciones en el canal de navegación de los muelles número 1 bis y número 1*". Esta prohibición fue determinada por el Jefe de Operaciones del puerto de Pichilingue, como parte de la programación de arribos de embarcaciones al puerto. Cabe mencionar que la minuta donde se establece tal determinación está firmada por la Capitanía del puerto y representantes de los agentes participantes en los mercados relevantes del DP.

Por lo tanto, no se combate el DP porque es una descripción de la normatividad portuaria nacional, menciona en términos generales que no existen restricciones para que dos embarcaciones efectúen maniobras simultáneas y porque no responde lo solicitado: i) si la normatividad técnica del Puerto de Pichilingue prohíbe el uso simultáneo de dos o embarcaciones en el canal de navegación de los muelles N.1 y 1Bis y ii) si las autoridades competentes han diseñado un mecanismo para permitir el uso eficiente del canal; se remite al apartado "lo señalado en el apartado "*Posibilidades de acceso a fuentes de insumos*" donde se analiza a mayor detalle dicho documento.

En respuesta al **numeral 31** el PERITO 2 hace un resumen de todas sus respuestas respecto a los numerales del presente dictamen pericial. Por lo anterior, se remite a las consideraciones expuestas en cada numeral para evitar repeticiones.

4.3.4. Instrumental de actuaciones y presuncional.

Ofrecieron la prueba instrumental de actuaciones en su escrito de contestación 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.

Asimismo, ofrecieron la prueba presuncional, o la prueba indiciaria en su doble aspecto legal y humana, mediante su escrito de contestación al DP, por lo cual, en términos de los artículos 93, fracción VIII, y 190 del CFPC, se le confiere el valor probatorio descrito 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** se entenderá que le corresponde el valor establecido en dicho artículo.

---

[816] Pericial en materia Logística de Puertos, p.52.

Al respecto, se indica a los oferentes de dichas pruebas que, toda vez que las pruebas referidas en los dos párrafos anteriores no tienen entidad propia, sino que dependen de las demás pruebas del EXPEDIENTE,[817] únicamente tienen el alcance de probar de manera adminiculada lo señalado al analizarse cada una de las pruebas en la presente resolución.

V. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA EFECTIVA

QUINTA. ***Acreditación.***- Toda vez que los argumentos formulados por los agentes económicos con interés jurídico en el procedimiento han resultado inoperantes, infundados o fundados pero insuficientes, mientras que ninguno de los medios de convicción llegaron a desvirtuar las

---

[817] Al respecto, resultan aplicables las tesis emitidas por el PJF: (i) "***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 va a probar y las razones por las que estima que demostrará sus afirmaciones, pues ello sería tanto como obligarlo a que apoye 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 resulte 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*". Tesis Aislada I.4°.C.70 C.; 9ª. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XX, diciembre de 2004; Pág. 1406; Registro: 179818; (ii) "***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*"; Tesis Aislada I.6°.T.21 L (10ª.); 10ª. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Libro XI, agosto de 2012, Tomo 2; Pág. 1948; Registro 244101; (iii) "***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*". Tesis Aislada XX. 305 K.; 8ª. Época; T.C.C.; SJF; XV, enero de 1995; Pág. 291; Registro: 209572; y (iv) "***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 '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 sí los hay de otros hechos que entrelazados a través de un razonamiento inferencial, regido por la lógica del rompecabezas -conforme a la 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 esos 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, sí la debilitan a tal grado que impidan su operatividad*". Jurisprudencia I.1o.P. J/19; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXX, Septiembre de 2009; Pág. 2982; Registro: 166 315.

conclusiones del DP, este Pleno se encuentra en aptitud de afirmar que no existen condiciones de competencia efectiva en los siguientes mercados relevantes:

(a) MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO.

(b) MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – MAZATLÁN.

(c) MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO

(d) MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN.

En la presente consideración de derecho se describen los hechos que sustentan dicha conclusión.

5.1. MERCADO RELEVANTE

Para realizar el análisis de los mercados relevantes que fueron identificados durante la investigación es necesario considerar los elementos establecidos en los artículos 58 de la LFCE y 5 de las DRLFCE.

5.1.1. Artículo 58, fracción I, de la LFCE

La fracción I del artículo 58 de la LFCE señala que deberán considerarse:

> "*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 sustituirlo 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.

STMC

Respecto el STMC esta resolución analizó la sustitución por el lado de la demanda y la oferta. Por el lado de la demanda, se identificaron las posibilidades de sustitución del STMC por otros medios de transporte. En el caso de sustitución por el lado de la oferta, se identificó si era posible que los oferentes de otros medios de transporte que ya participan en otro mercado pudieran comenzar a prestar el STMC de forma suficiente y oportuna sin incurrir en costos considerables. Asimismo, se identificó si es posible que las NAVIERAS del STMC que actualmente ofrecen sus servicios en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO comiencen a ofrecer sus servicios en la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN, y viceversa.[818]

Como se expone a continuación, este Pleno concluye que el autotransporte, el transporte ferroviario de carga, el transporte aéreo de carga u otro tipo de embarcaciones marítimas distintas al TRANSBORDADOR no sustituyen el STMC. En consecuencia, en su dimensión servicio, el STMC no cuenta con posibles sustitutos, ni por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta, frente al autotransporte federal, transporte ferroviario, transporte aéreo u otros medios de transporte marítimo.

---

[818] Como se señaló en los numerales 4.2.7.5, **4.2.8.6, 4.2.15.1.1.**

Sustitución por el lado de la demanda[819]

En específico, se analizaron el autotransporte, el transporte ferroviario de carga, el transporte aéreo de carga, buques de carga seca, buques de carga a granel, así como la posibilidad de que las NAVIERAS del STMC que actualmente ofrecen sus servicios en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO comiencen a ofrecer sus servicios en la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN, y viceversa.

Al respecto, en la siguiente **Tabla 1** se presentan los servicios que se valoraron para considerar si podían formar parte del mismo mercado relevante en su dimensión servicio. En la primera columna se indica el servicio, en la segunda se precisa si dicho servicio podría considerarse sustituto o no, y las razones para ello.

TABLA 1

Servicio	Consideración
Autotransporte	En el caso de realizar la ruta de Topolobampo, Sinaloa a La Paz, BCS, por medio de autotransporte se recorrería una distancia total de 2,892.6 (dos mil ochocientos noventa y dos punto seis) kilómetros, con un tiempo de traslado de 32 (treinta y dos) horas con 36 (treinta y seis) minutos. Por otra parte, en caso de realizar la ruta de Mazatlán, Sinaloa a La Paz, BCS, en autotransporte se recorrería una distancia total de 3,209.4 (tres mil doscientos nueve punto cuatro) kilómetros, con un tiempo de traslado de 36 (treinta y seis) horas con 19 (diecinueve) minutos. En comparación, realizar el recorrido en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO en STMC implica una duración aproximada de 8 (ocho) horas, cuando se realiza con BAJA FERRIES y de 9 (nueve) horas cuando se realiza con TMC, mientras que realizarlo en la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN tiene una duración de 12 (doce) horas cuando se realiza con BAJA FERRIES y de 16 (dieciséis) horas cuando se realiza con TMC. En tales circunstancias, sustituir el STMC en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO por el autotransporte implicaría un incremento en el tiempo de traslado de, cuando menos, 262% (doscientos sesenta y dos por ciento), equivalente a 23 (veintitrés) horas con 36 (treinta y seis) minutos. Asimismo, sustituir el STMC en la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN por el autotransporte implicaría un incremento en el tiempo de traslado de, cuando menos, 304% (trescientos cuatro por ciento), equivalente a 27 (veintisiete) horas con 19 (diecinueve) minutos. La NOM-087-SCT-2-2017 establece que los conductores del autotransporte federal deben realizar una pausa de descanso de treinta minutos cuando han realizado cinco horas continuas de traslado; por ende, los tiempos de traslado referidos implicarían pausas de descanso de, aproximadamente, tres horas distribuidas a lo largo de todo el recorrido, lo cual incrementa aun más dichos tiempos. Asimismo, se identifica que el transporte de carreteras no permite el tránsito de sus camiones debido a las restricciones de la NOM-012-SCT-2-2017 que no permite el tránsito de las unidades que podrían circular en una configuración T3-S2-R4, por lo que el tránsito de camiones con doble semi remolque no es posible.

[819] Como se señaló en los numerales **4.2.2.3, 4.2.7.7, 4.2.8.2, 4.2.8.3, 4.2.11.2, 4.2.11.5, 4.2.28, 4.2.28.1., 4.2.32.1, 4.2.32.2, 4.2.2.4, 4.2.32.4, 4.2.32.3, 4.2.17.1, 4.2.17.2, 4.2.17.3, 4.2.17.5, 4.2.17.6, 4.2.17.7, 4.2.18, 4.2.19, 4.2.21, 4.2.22, 4.2.23, 4.2.24, 4.2.25, 4.2.26, 4.2.27, 4.2.28.1, 4.2.28.2, 4.2.28.3, 4.2.28.4, 4.2.28.5, 4.2.30, 4.2.31, 4.2.33.4, 4.2.34.5, 4.2.34.6, 4.2.34.10, 4.2.34.13, 4.2.34.48, 4.2.34.12**

	Además, al analizar zonas de influencia en las que se ubican los demandantes de los servicios del STMC, denominadas *hinterland,* considerando dos elementos: **i)** el tiempo de traslado considerando el uso del STMC para cada uno de los pares entre las CIUDADES ORIGEN STMC y las ciudades de La Paz, Cabo San Lucas y Loreto, en BCS, y el tiempo de traslado sin el uso del STMC en los viajes entre los pares de ciudades antes mencionadas, y **ii)** los costos de combustible y peajes en los mismos escenarios referidos. En todos los casos analizados por esa autoridad, en caso de prescindir del STMC, la duración del viaje se incrementa. El incremento promedio en el tiempo de traslado al descartar el uso del STMC, realizando el recorrido por tierra, es de 78.5% (setenta y ocho punto cinco por ciento), equivalente a 14 (catorce) horas con 42 (cuarenta y dos) minutos adicionales cuando la CIUDAD DESTINO STMC es La Paz, BCS y 71.7% (setenta y uno punto siete por ciento), equivalente a 14 (catorce) horas con 48 (cuarenta y ocho) minutos cuando la CIUDAD DESTINO STMC es Cabo San Lucas, BCS. Además, la sustitución del STMC por el autotransporte tiene asociados incrementos significativos en los costos. En caso de sustituir la ruta del STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO por el traslado exclusivamente terrestre, los USUARIOS PARTICULARES incurrirían en incrementos en los costos de, cuando menos, 13.9% (trece punto nueve por ciento), mientras que los USUARIOS COMERCIALES incurrirían en incrementos en los costos de alrededor de 91.1% (noventa y uno punto uno por ciento). Al sustituir el STMC en la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN por el traslado exclusivamente terrestre, los USUARIOS PARTICULARES incurrirían en incrementos en los costos de, cuando menos, 7.4% (siete punto cuatro por ciento), mientras que los USUARIOS COMERCIALES incurrirían en incrementos en los costos de, cuando menos, 61.2% (sesenta y uno punto dos por ciento). En este sentido, el Pleno encontró que excluyendo dos zonas en particular (municipios de B.C.S. y occidente de Sonora) el resto del país prefiere estrictamente utilizar el STMC a través de la ruta de Topolobampo. Considerando estos elementos se concluye que el autotransporte no es sustituto del STMC.
Transporte ferroviario de carga	No existe infraestructura ferroviaria que conecte Baja California con BCS y, por lo tanto, no es posible arribar a ninguna de las CIUDADES ORIGEN STMC por medio de transporte ferroviario. En este sentido, se concluye que el transporte ferroviario de carga no es sustituto del STMC.
Transporte aéreo de carga	Existen algunas aerolíneas que ofrecen vuelos directos desde o hacia BCS. Se identificó que las aerolíneas CALAFIA y VOLARIS han ofrecido el transporte aéreo de carga, entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós, desde o hacia dicho estado. Al respecto, VOLARIS exceptúa en su transporte de carga la posibilidad de transportar, entre otros, vehículos y mercancías peligrosas; por su parte, CALAFIA, no ofrece el servicio de transporte aéreo de carga, solamente el servicio de paquetería. En ninguno de los dos casos es factible el transporte aéreo de carga rodada. Así pues, el hecho de que el transporte aéreo de carga sea incompatible tanto con el proceso logístico relacionado con los USUARIOS COMERCIALES como con la intención de los USUARIOS PARTICULARES de movilizarse en conjunto con sus vehículos, implica que la sustitución del STMC por el transporte aéreo de carga no es posible. Además, se analizó el volumen de carga transportada vía aérea de los aeropuertos más cercanos a las CIUDAD ORIGEN STMC (La Paz, Loreto, Cabo San Lucas y San José del Cabo), el volumen de carga transportado mediante transporte aéreo es irrelevante en comparación con el volumen de carga transportado mediante el STMC. Así, entre enero y noviembre del año dos mil veintidós, el STMC movilizó un total de 1,142,384 (un millón ciento cuarenta y dos mil trescientos ochenta y cuatro) toneladas de carga, lo que equivale a 19,812 (diecinueve mil ochocientos doce) veces la carga transportada mediante el transporte aéreo de carga. Considerando estos elementos se concluye que el transporte aéreo de carga no es sustituto del STMC.

Buques de carga seca	Se identificaron dos tipos de buques de carga seca: i) los buques de carga general y ii) los portacontenedores. Las embarcaciones de carga general están destinadas al transporte de mercancías generales, por lo regular, su diseño consiste en un solo casco de cubierta que puede incluir una bodega única o disposición de bodegas y cubiertas de interpolación, específicamente, para el transporte de diversas formas de carga seca. Además, cuentan con sus propias grúas incorporadas para realizar sus operaciones de carga y descarga en los puertos. Por su parte, los buques portacontenedores únicamente pueden transportar contenedores, para ello eliminan las escotillas, bodegas y separadores individuales de los buques de carga general para construir un solo almacén dividido en celdas por carriles guía verticales. Para la carga y descarga se requieren grúas, así como equipamiento especializado del puerto de atraque. Al respecto, este tipo de embarcaciones requieren maniobras adicionales, por ejemplo, el demandante USUARIO COMERCIAL tendría que transportar su carga en contenedores y/o cajas a los puertos de origen desde las CIUDADES ORIGEN STMC, descargarla y, posteriormente, en el puerto destino, cargar la mercancía al transporte terrestre para llevarlas a las CIUDADES DESTINO STMC, lo cual deriva en tiempos y en costos adicionales. Es decir, su uso incrementa los costos asociados a la realización de maniobras de carga y descarga y se requiere realizar la compra de contenedores, para que el usuario migre a esta modalidad, así como de grúas o montacarga para la manipulación de los contenedores. Considerando estos elementos se concluye que el servicio que ofrecen los buques de carga seca no es sustituto del STMC.
Buques de carga a granel	Se identificaron dos tipos de buques de carga a granel: i) los busques que transportan carga seca a granel y ii) los petroleros que transportan carga líquida a granel. Los buques graneleros cuentan con espacios de carga divididos en bodegas para restringir el movimiento de la carga, además de poder transportar diferentes tipos de carga por bodega. Algunos graneleros incluyen cintas transportadoras o cucharas automatizadas para la descarga automatizada, en tanto que, en buques menos actuales, se utilizan grúas en forma de cuchara para la descarga. Por su parte, las embarcaciones petroleras cuentan con resistencia estructural y un sistema de bombeo para la carga y descarga del petróleo. Los buques de carga a granel permiten transportar carga suelta, ya sea seca o líquida, la cual necesitaría un procesamiento adicional de empaque en el destino para poder venderla al usuario final. Al respecto, los USUARIOS COMERCIALES del STMC trasladan los productos listos para su consumo a su destino final; en este sentido, si los USUARIOS COMERCIALES utilizaran este tipo de buques implicaría costos adicionales asociados a la maniobra de transportar y descargar en el puerto de origen, y cargar y transportar en el puerto destino. Considerando estos elementos se concluye que el servicio que ofrecen los buques de carga a granel no es sustituto del STMC.
Navieras que ofrecen sus servicios en otra ruta	Se identificaron los cambios en tiempo y costos que implicaría, para los usuarios localizados en el *hinterland* del puerto de Topolobampo, elegir la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN, así como los cambios en tiempo y costos que implicaría para los usuarios localizados en el *hinterland* del puerto de Mazatlán, elegir la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO. Se identificó que, en todos los casos, el tiempo de traslado total de los usuarios localizados en el *hinterland* del puerto de Topolobampo se incrementa en caso de elegir trasladarse al puerto de Mazatlán para demandar el STMC en la RUTA PICHILINGUE – MAZATLÁN. Por su parte, en la mayoría de los casos, el tiempo de traslado total de los usuarios localizados en el *hinterland*

	de Mazatlán se incrementa en caso de elegir trasladarse al puerto de Topolobampo para demandar el STMC en la RUTA PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO. Se observa que la separación geográfica significativa entre los puertos de Topolobampo y Mazatlán provoca que, únicamente en ciertas CIUDADES ORIGEN STMC acudir a una o a otra RUTA implique tiempos de traslado carretero similares. Sin embargo, incluso en esos casos, en los que los usuarios tentativamente podrían ser indiferentes a acudir a cualquiera de las dos RUTAS, se observan incentivos para utilizar, principalmente, la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, toda vez que tal ruta les supone una reducción en el tiempo de traslado en promedio de 3 (tres) horas con 18 (dieciocho) minutos, en el caso de Culiacán, Sinaloa, y de 3 (tres) horas con 42 (cuarenta y dos) minutos, en el caso de Juárez, Chihuahua. Además, se examinó el comportamiento que han presentado algunos usuarios del STMC entre los años dos mil dieciocho a dos mil veintidós, con el fin de comprobar si ha existido intercambio sistemático entre las RUTAS, es decir, se analizó si los USUARIOS PARTICULARES y los USUARIOS COMERCIALES han intercambiado de RUTA, para lo cual se consideraron únicamente aquellos usuarios que demandaron el servicio en más de una ocasión. Al respecto, para el caso de los USUARIOS PARTICULARES, en promedio, sólo el [redacted] de ellos utilizó ambas RUTAS. Por su parte, sólo el [redacted] de dichos USUARIOS COMERCIALES usaron ambas RUTAS. Por último, se identificaron diferenciales en las tarifas de cada una de las RUTAS, las tarifas de la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN son, en promedio, [redacted] mayores que las de la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO. Considerando estos elementos se concluye que las RUTAS no son sustitutas entre si.

***Sustitución por el lado de la oferta*[820]**

La sustitución por el lado de la oferta considerará las posibilidades de que otros agentes puedan ofertar el STMC en un periodo corto y sin incurrir en costos significativos. El Pleno analizó las posibilidades de sustitución de los agentes que concurren en los siguientes mercados:

(i) autotransporte federal de carga;

(ii) transporte ferroviario de carga;

(iii) transporte aéreo de carga;

(iv) transporte marítimo de carga en buques de carga seca; y

(v) transporte marítimo de carga en buques de carga a granel

Al respecto, para los servicios de los incisos (i), (ii) y (iii) se identificó que no cuentan con ningún tipo de experiencia, infraestructura ni activos relacionados con el STMC, por lo que su entrada es costosa e improbable. Así, incurrirían en prácticamente los mismos costos que un nuevo entrante. Por su parte, para los servicios de los incisos (iv) y (v) se identificó que los buques de carga no pueden ser modificados en su estructura, dado que su construcción se realiza de acuerdo con un diseño específico que los habilita para transportar mercancías con ciertas características. Por ello, en caso de que quisieran, no podrían ofertar el STMC en los mismos buques de carga, seca o a granel, ya que, por su diseño, no se encuentran habilitados para recibir y manejar carga rodada a

[820] Como se señaló en los numerales **4.2.7.5, 4.2.8.3, 4.2.8.6, 4.2.10.3, 4.2.15.1.1, 4.2.11.6, 4.2.7.17, 4.2.29.2, 4.2.29.3**

Eliminado: 18 palabras.

bordo. En este sentido, para que los buques de carga puedan comenzar a prestar el STMC de forma suficiente y oportuna, deben de modificar toda la infraestructura del buque o tendrían que adquirir un TRANSBORDADOR, para lo cual incurrirían en los mismos costos que tendría un nuevo entrante.

Con relación a la posibilidad de que las NAVIERAS del STMC que actualmente ofrecen sus servicios en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO comiencen a ofrecer sus servicios en la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN, y viceversa, se identifica que los reemplazos de embarcaciones no han sido para incrementar la oferta en una ruta determinada ante un incremento en los precios, sino resultado de reemplazos a la oferta de cada NAVIERA o producto del mantenimiento a las mismas. Asimismo, se identifica que, en el supuesto de que alguna NAVIERA optara por retirar una embarcación de una RUTA y concentrar su oferta en la otra, dejaría de percibir los ingresos derivados de la prestación del servicio en la RUTA de la cual retiró la embarcación y no tendría la capacidad para atender la demanda de la otra NAVIERA. En este sentido, es poco probable que las NAVIERAS desplacen su oferta de una a otra de las RUTAS ante un incremento en precios y, por lo tanto, se descarta que, por el lado de la oferta, las RUTAS puedan pertenecer al mismo mercado relevante para el STMC. Por otra parte, respecto a la ruta SANTA ROSALÍA – GUAYMAS se identificó que [redacted] ofreció los servicios en TRANSBORDADOR de pasajeros y carga, en dicha ruta. Al respecto, es poco probable que ingrese a ofrecer el servicio en las RUTAS y, aun cuando deseara ofrecerlo, en el corto plazo, tendría que tramitar el PERMISO y su oferta estaría compuesta principalmente por el servicio de pasajeros, mientras que el servicio de carga estaría limitado a una décima parte de la oferta de las NAVIERAS. Lo anterior aunado al problema de saturación en la infraestructura en los Puertos de Pichilingue y Topolobampo.

Por lo anterior, se considera improbable que las NAVIERAS del STMC reasignen la ruta de sus embarcaciones de manera oportuna ante un incremento en precios en otra ruta, por lo que se descarta que los actuales oferentes del STMC ejerzan presión competitiva entre rutas.

STMP

Por su parte, respecto el STMP, esta autoridad analizó la sustitución por el lado de la demanda y la oferta. Por el lado de la demanda, este Pleno analizó las posibilidades de sustitución del STMP por otros medios de transporte. En el caso de sustitución por el lado de la oferta este Pleno identificó si era posible que los oferentes de otros medios de transporte de pasajeros que ya participan en otro mercado pudieran comenzar a prestar el STMP de forma suficiente y oportuna sin incurrir en costos considerables. Asimismo, se analizó la posibilidad de que embarcaciones marítimas que cuentan con permisos para prestar el servicio de transporte de pasajeros en todas sus modalidades embarcaciones podrían ofrecer, de manera oportuna y suficiente, el STMP.

Como se expone a continuación, este Pleno concluye que el STMP tampoco cuenta con posibles sustitutos, ni por el lado de la demanda ni por el lado de la oferta, frente al autotransporte, transporte ferroviario, transporte aéreo u otros medios de transporte marítimo.

Eliminado: 1 palabra.

Sustitución por el lado de la demanda[821]

En esta sección se analizaron las posibilidades de sustitución que enfrentan los usuarios del STMP quienes, a diferencia de los usuarios del STMC, para acceder al servicio, no requieren de un vehículo, es decir, se analizaron diversas opciones de transporte que un usuario del STMP en la modalidad de TRANSBORDADOR podría considerar como posibles sustitutos del servicios, tales como el autotransporte, el transporte ferroviario de pasajeros, el transporte aéreo de pasajeros y transporte marítimo en embarcaciones distintas al TRANSBORDADOR

Al respecto, en la siguiente **Tabla 2** se presentan los servicios que se valoraron para considerar si podían formar parte del mismo mercado relevante en su dimensión servicio. En la primera columna se indica el servicio, en la segunda se precisa si dicho servicio podría considerarse sustituto o no, y las razones para ello.

TABLA 2

Servicio	Consideración
Autotransporte de pasajeros	La sustitución del STMP por el autotransporte federal de pasajeros ocurriría si, con el fin de realizar el traslado entre el puerto de Topolobampo, Sinaloa y el puerto de Pichilingue, BCS, y entre el puerto de Mazatlán, Sinaloa y el puerto de Pichilingue, BCS, los usuarios del STMP optaran por realizar el traslado completamente mediante el autotransporte federal de pasajeros, por carretera. Es decir, sin utilizar el puente marítimo. Como se señaló en el DP en la sección de análisis de sustitución del STMC, sustituir el STMC por el viaje en carretera implicaría incrementos en los tiempos de traslado de 194.8% (ciento noventa y cuatro punto ocho por ciento) y 133.23% (ciento treinta y tres punto veintitrés por ciento), en el primero y segundo caso, respectivamente. Lo anterior refleja que la sustitución del STMC por el autotransporte federal de pasajeros es improbable. Además, se examinó el impacto que tendría sustituir el STMP por un traslado exclusivamente en carretera. Para ello, se utilizaron los tiempos de traslado con y sin el uso del STMP entre las CIUDADES ORIGEN STMP y las ciudades de La Paz, Cabo San Lucas y Loreto, ambas en BCS. Como resultado de este ejercicio se obtuvo que los tiempos de traslado se incrementarían, en promedio, 103% (ciento tres por ciento) en caso de no utilizar el puente marítimo conformado por el STMP. Asimismo, se observaron aumentos en el costo de los usuarios del STMP asociado a destinar horas adicionales por no utilizar el STMP. Se observa un incremento sustancial en el costo y tiempo de traslado al sustituir el STMP por el autotransporte federal de pasajeros. Considerando estos elementos se concluye que el autotransporte de pasajeros no es sustituto del STMP.
Transporte ferroviario de pasajeros	No existe infraestructura ferroviaria que conecte Baja California con BCS y, por lo tanto, no es posible que las personas se trasladen entre las CIUDADES ORIGEN STMP y las CIUDADES DESTINO STMP por ese medio. En este sentido, se concluye que el transporte ferroviario de pasajeros no es sustituto del STMP.

[821] Como se señaló en los numerales **4.2.7.4, 4.2.7.6, 4.2.7.10, 4.2.16.1, 4.2.33.2, 4.2.33.3, 4.2.33.4, 4.2.33.5, 4.2.34.5, 4.2.34.16, 4.2.34.17, 4.2.34.18, 4.2.34.19, 4.2.34.20, 4.2.34.21, 4.2.34.22, 4.2.34.23, 4.2.34.24, 4.2.34.25, 4.2.34.26, 4.2.34.27, 4.2.34.28, 4.2.34.29, 4.2.34.30., 4.2.34.31., 4.2.34.32., 4.2.34.33., 4.2.34.34., 4.2.34.35., 4.2.34.36., 4.2.34.46.**

Transporte aéreo de pasajeros	BCS cuenta con cuatro aeropuertos: La Paz, Cabo San Lucas, Loreto y San José del Cabo. Al respecto, se analizó la proporción de pasajeros que viajan entre los aeropuertos en las CIUDADES ORIGEN STMP y los aeropuertos de La Paz, Loreto y San José del Cabo, para concluir que es pequeña. Específicamente, 12.2% (doce punto dos por ciento) y 6.5% (seis punto cinco por ciento) de los pasajeros se trasladaron entre los aeropuertos en CIUDADES ORIGEN STMP y los aeropuertos de La Paz y San José del Cabo, respectivamente, lo que representa el 7.9% (siete punto nueve por ciento) del flujo de pasajeros son atendidos en los aeropuertos de BCS. En el caso del aeropuerto de Loreto, no hubo pasajeros transportados desde o hacia alguno de los aeropuertos en CIUDADES ORIGEN STMP. Por su parte, 100% (cien por ciento) de los pasajeros atendidos en el aeropuerto de Cabo San Lucas arribaron o partieron de alguno de los aeropuertos en CIUDADES ORIGEN STMP; no obstante, como se mencionó, dicho aeropuerto contribuyó solamente con 1.1% (uno punto uno por ciento) de los pasajeros totales atendidos en BCS. Por lo tanto, durante el año dos mil veintidós, sólo el 9% (nueve por ciento) de los pasajeros que arribaron a los aeropuertos de BCS lo hicieron desde los aeropuertos localizados en las CIUDADES ORIGEN STMP. Además se analizó información de la oferta del transporte aéreo de pasajeros para rutas conformadas por los aeropuertos de La Paz, Cabo San Lucas, Loreto y San José del Cabo y múltiples aeropuertos localizados en el macizo continental mexicano, se identificaron 17 (diecisiete) rutas que conectan los aeropuertos de La Paz, Cabo San Lucas, Loreto y San José del Cabo con aeropuertos que se localizan cerca de las CIUDADES ORIGEN STMP, de las 17 (diecisiete) rutas de los vuelos identificados, únicamente, las rutas La Paz – Mazatlán y Ciudad Obregón – La Paz se ofrecieron como vuelos directos, mientras que el resto se ofrecieron como vuelos con una o más escalas. La duración de los viajes con escala se incrementa de forma que resulta superior a la duración promedio del viaje mediante STMP. Adicionalmente, en comparación con el precio promedio del pasaje del STMP del año dos mil veintidós, los vuelos identificados con una escala presentaron precios promedio 473% (cuatrocientos setenta y tres por ciento) mayores, mientras que este incremento es mayor en los casos de los vuelos con dos o más escalas. De igual forma los vuelos directos son más costos que el STMP. Además, se observa que existen diferencias sustanciales en el equipaje que los usuarios pueden transportar mediante el transporte aéreo de pasajeros, en comparación con el STMP, lo cual podría ser otro elemento diferenciador para los pasajeros que utilizan el STMP. La forma en la que se determinan las tarifas en el transporte aéreo de pasajeros genera incertidumbre para los consumidores a diferencia de la forma en que se determinan las tarifas en el STMP. Considerando estos elementos se concluye que el transporte aéreo de pasajeros no es sustituto del STMP.
Servicio de transporte marítimo de pasajeros	Se observa que durante los años dos mil dieciocho a dos mil veintidós se otorgó 1 (un) permiso, en BCS, para la prestación del servicio de pasajeros para la embarcación "*Rafaivana*", la cual tiene como puerto base La Paz, en la ruta "*Muelle de Maniobras de PEMEX – Bahía La Paz – Muelle de Maniobras de Pemex*". Como se observa, tiene punto de origen y destino un muelle concesionado a Petróleos Mexicano (PEMEX), por lo que se concluye que el servicio prestado es de uso particular. Considerando estos elementos se concluye que el servicio de transporte marítimo de pasajeros que actualmente se encuentra en BCS no es sustituto del STMP.
Servicio de turismo	El Servicio de Turismo Náutico a Terceros es aquella navegación que con fines recreativos o deportivos se realiza en las vías navegables con embarcaciones menores de recreo y deportivas

náutico a terceros	con fines comerciales para brindar servicios a terceros. Las modalidades del servicio de Turismo Náutico a Terceros son: recorrido turístico, pesca deportiva, remolque y esquí acuático, vuelo en paracaídas, moto acuática Jet Sky o similar, así como las que permitan, mediante una embarcación menor con fines recreativos o deportivos, el esparcimiento en vías navegables. Para prestar el Servicio de Turismo Náutico a Terceros se requiere contar con el permiso a que se refieren los artículos 42, fracción II, inciso a), de la LEY DE NAVEGACIÓN, y 227, fracción II, del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN. Dicho permiso lo expide la SEMAR a través de la Capitanía de Puerto respectiva cuando la operación del Servicio Náutico a Terceros se realice dentro de los límites de su jurisdicción o bien será expedido por la DGMM de la SEMAR cuando el servicio comprenda en su ruta puntos que correspondan a la jurisdicción de dos o más Capitanías de Puerto. En los puertos de BCS, durante los años dos mil dieciocho a dos mil veintidós, se identificaron 13 (trece) permisos otorgados de "*Turismo Náutico*" bajo la modalidad de "*Recorrido Turístico*", uno de ellos con actividad adicional de Buceo y Snorkel. Dichos permisos fueron otorgados por la SEMAR a través de las Capitanías del Puerto: 11 (once) a través de la "*Capitanía de Guerrero Negro*" y los demás a través de la "*Capitanía La Paz*" y la "*Capitanía San José del Cabo*". Al respecto, dado que los permisos se emitieron por la Capitanía de Puerto, las embarcaciones únicamente pueden otorgar un servicio de navegación interior. De lo expuesto se observa que el Servicio de Turismo Náutico a Terceros es de naturaleza turística que se presta a través de embarcaciones menores normalmente en navegación interior. Concretamente, en los puertos Guerrero Negro, La Paz y San José del Cabo se ha operado bajo la modalidad de "*Recorrido Turístico*". Es decir, es un servicio de navegación interior que consiste en visitas guiadas en la embarcación marítima hacia puntos de interés turísticos y para los cuales la ruta es un circuito con salida y llegada en el mismo puerto, se concluye que el servicio de turismo náutico a terceros que actualmente se encuentra en BCS no es sustituto del STMP.
Servicio de crucero turístico	Para prestar el servicio de CRUCERO TURÍSTICO se requiere contar con el permiso a que se refieren los artículos 42, fracción I, inciso a), de la LEY DE NAVEGACIÓN, y 227, fracción I, del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN. En los puertos de BCS se identificaron 8 (ocho) permisos emitidos, durante los años dos mil dieciocho a dos mil veintidós, para la prestación del servicio de CRUCERO TURÍSTICO, de los cuales 4 (cuatro) tienen como puerto base de operaciones el puerto de La Paz y 4 (cuatro) el puerto de Cabo San Lucas. Estos permisos fueron expedidos a través de la Dirección General Adjunta de Capitanías de Puertos de la SEMAR. Se observa que el servicio de CRUCERO TURÍSTICO es un servicio de navegación vía cabotaje de naturaleza turística (pernocta y descanso), que ofrece recorridos turísticos de más de 24 (veinticuatro) horas, normalmente de una semana de duración, con paradas en punto turísticos de interés y retorno en el puerto de origen, es decir, una ruta con múltiples destinos. Por lo anterior, se concluye que el servicio de crucero turístico que actualmente se encuentra en BCS no es sustituto del STMP.
Navieras que ofrecen sus servicios en otra ruta	Se examinó la posibilidad de que los usuarios del STMP acudan de manera indistinta a la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN o a la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO. Los usuarios localizados en el *hinterland* del puerto de Topolobampo demandan principalmente la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, mientras que los usuarios localizados en el *hinterland* del puerto de Mazatlán demandan principalmente la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN. Para determinar la posibilidad de que dichos usuarios intercambien de ruta, se examinó el cambio en tiempo y costos que implicaría para los usuarios localizados en el *hinterland* del puerto de Topolobampo elegir la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN y para los usuarios localizados en el *hinterland* del puerto de Mazatlán elegir la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO.

	Se observa que en caso de que los usuarios de las CIUDADES ORIGEN STMP del puerto de Topolobampo optaran por demandar el STMP en la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN, experimentarían incrementos en el tiempo de traslado derivados de dos factores: por un lado, se observan que, en promedio, el tiempo de traslado en carretera hasta el puerto de Mazatlán se incrementaría 144.9% (ciento cuarenta y cuatro punto nueve por ciento), mientras que, en promedio, el tiempo de traslado total se incrementaría 61.7% (sesenta y uno punto siete por ciento), lo cual es equivalente a 6 (seis) horas con 12 (doce) minutos adicionales. Por su parte, para los demandantes del STMP ubicados en las CIUDADES ORIGEN STMP del *hinterland* del puerto de Mazatlán que opten por sustituir la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN por la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO se observa que, el incremento de traslado en carretera se podría ver compensado por la duración adicional de 4 (cuatro) horas que implica utilizar la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN. No obstante, de manera equiparable al STMC, los usuarios localizados en el municipio de Culiacán, Sinaloa, incurren en ahorros en el tiempo de traslado total al acudir a demandar el STMP en la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO; por ende, al no considerar dichos usuarios, se observa que el tiempo promedio total de traslado en la RUTA PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO es superior en todos los casos en caso de elegir intercambiar de RUTA. Además, se observa que la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO tuvo, en promedio, precios menores que la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN, del dos mil dieciocho al dos mil veintidós. En este sentido, aun considerando que los usuarios pudieran ser indiferentes entre ambas RUTAS en cuanto al tiempo de recorrido, y que pudieran sustituir el STMP del puerto de Topolobampo al puerto de Mazatlán, o viceversa, la diferencia tarifaria entre el servicio ofrecido en un puerto y otro no compensaría los costos incrementales de traslado. Ahora bien, en lo que respecta a los horarios en la prestación del STMP, la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN cuenta con salidas los domingos, miércoles y viernes a las 17:00 (diecisiete) horas, mientras que la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO tiene salidas diarias con un horario de 23:59 (veintitrés, cincuenta y nueve) horas. Por lo anterior, el usuario del STMP no podría intercambiar rutas indistintamente cualquier día, sino que esa posibilidad solo la tendría, potencialmente, los domingos, miércoles y viernes. Considerando estos elementos se concluye que las RUTAS no son sustitutas entre si.

***Sustitución por el lado de la oferta*[822]**

La sustitución por el lado de la oferta considerará las posibilidades de que otros agentes económicos puedan ofertar el STMP en un periodo corto y sin incurrir en costos significativos. Dado lo anterior, se analiza si existen oferentes con permiso de pasajeros que podrían comenzar a prestar el STMP en el corto plazo de forma oportuna sin incurrir en costos significativos. Esta autoridad analizó las posibilidades de sustitución de los agentes que concurren en los siguientes mercados:

(i) autotransporte de pasajeros;

(ii) transporte aéreo de pasajeros;

(iii) NAVIERAS que prestan el STMP en otra RUTA;

[822] Como se señaló en los numerales **4.2.8.3, 4.2.8.10, 4.2.8.11, 4.2.8.12, 4.2.8.13, 4.2.11.6, 4.2.16.1, 4.2.7.17, 4.2.34.6, 4.2.34.31, 4.2.34.32, 4.2.34.33, 4.2.34.34, 4.2.34.35, 4.2.34.36.**

(iv) embarcaciones con permisos para prestar servicios de "*Turismo Náutico*";

(v) embarcaciones con permisos para prestar servicios de "*CRUCERO TURÍSTICO*"; y

(vi) TRANSBORDADORES tipo *ro-ro* que cuentan con el PERMISO pero que no se encuentran habilitados o cuentan con capacidad para transportar pasajeros que no sean el OPERADOR

Al respecto, para los servicios de los incisos (i) y (ii) se identificó que no cuentan con ningún tipo de experiencia, infraestructura ni activos relacionados con el STMP, por lo que su entrada es costosa e improbable. Así, incurrirían en prácticamente los mismos costos que un nuevo entrante.

Por su parte, respecto al inciso (iii) BAJA FERRIES es la única NAVIERA que ha operado entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós con embarcaciones de tipo "*Ro – Pax*" y que permite el ingreso de pasajeros sin vehículo a sus embarcaciones, por lo que ha sido el único prestador del STMP tanto en PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO como en PICHILINGUE – MAZATLÁN. Dado que BAJA FERRIES ha prestado el STMP y el STMC, simultáneamente, en las mismas embarcaciones, un costo asociado a concentrar la oferta en una de las RUTAS proviene de los ingresos del STMC que BAJA FERRIES dejaría de percibir en la otra RUTA, por lo tanto, tendría incentivos reducidos para llevar a cabo dicha movilización. En consecuencia, es poco probable que dicha NAVIERA movilice sus embarcaciones entre las RUTAS para responder ante incrementos de precios.

Por lo que hace al inciso (iv) se han otorgado, durante los años dos mil dieciocho a dos mil veintidós, 13 (trece) permisos para la prestación del servicio de "*Turismo Náutico*", todos en navegación interior y bajo la modalidad de "*Recorrido Turístico*", uno de ellos con actividad adicional de Buceo y Snorkel. Las embarcaciones menores a través de las cuales se presta el servicio de "*Turismo Náutico*" tienen como fin proveer un servicio de naturaleza recreativa y/o deportiva, por lo que se satisfacen necesidades diferentes de los usuarios. En este caso, el usuario no requiere rutas regulares ni comodidades para el viaje, sino comodidades relacionadas con potenciar su experiencia recreativa y deportiva. En contraste, el fin del STMP es trasladar pasajeros entre los puertos que comprenden las RUTAS, las cuales tienen una duración de entre 8 (ocho) y 12 (doce) horas, dependiendo del destino. En este sentido, los usuarios no sólo requieren un servicio regular sino ciertas comodidades para realizar viajes de esta duración. Por lo tanto, para comenzar a prestar el STMP, los oferentes de turismo náutico tendrían que adquirir una embarcación de tipo "*Ro – Pax*", lo que se traduce en incurrir en los mismos costos que un nuevo entrante.

Respecto a los servicios relacionados con el inciso (v), las embarcaciones con permiso para prestar el servicio de CRUCEROS TURÍSTICOS cuentan con amenidades que podrían asimilarse al STMP, como son las cabinas para pernoctar y la oferta de alimentos a bordo. Los CRUCEROS TURÍSTICOS principalmente son embarcaciones mayores donde el diseño y construcción dan prioridad a la comodidad de los pasajeros. Por lo general, cuentan con las siguientes áreas: camarotes, salón "*lounge*", restaurante-bar y terraza en la cubierta superior. En algunas se pueden encontrar amenidades superiores como tinas de hidromasaje, cubiertas de buceo y zonas de enjuague. Los CRUCEROS TURÍSTICOS, con permisos vigentes, del dos mil dieciocho al dos mil veintidós, en los puertos de BCS, por su construcción y diseño, se encuentran limitados en el número de pasajeros que transportan. Por ejemplo, la embarcación Valentina tiene una capacidad de 30 (treinta)

pasajeros, la Solmar V de 28 (veintiocho) pasajeros y, la de mayor capacidad, es la Safari Voyager con 88 (ochenta y ocho) pasajeros. Por su parte, BAJA FERRIES, para el STMP puede transportar por lo menos B pasajeros por viaje, en el TRANSBORDADOR con menor capacidad de pasajeros, lo que representa B más que algunas de las embarcaciones identificadas.

Entonces, dado que la estructura de las embarcaciones no puede ser modificada dado que desde su construcción se diseñó y equipó para un mercado particular, el prestador de CRUCEROS TURÍSTICOS que desee ofrecer el STMP tendría que incurrir en los costos de un nuevo entrante.

Por último, por lo que hace al inciso (vi), el PERMISO expedido a TRANSBORDADORES del tipo "*Ro-Ro*" les permitiría ofrecer el STMP, en virtud que los OPERADORES tienen el carácter de pasajeros, con la salvedad que los usuarios del STMP no requieren un vehículo de ruedas para acceder al STMP. Sin embargo, se advierten diversas complejidades para que los TRANSBORDADORES del tipo "*Ro- Ro*" presten el STMP de manera oportuna.

Para ofrecer el STMP, TMC requeriría cambiar su estrategia de negocios actual. Al respecto, en caso de que TMC incorporara el STMP a su modelo de negocio, tendría que B . Como se ha señalado, las embarcaciones desde su construcción se equipan para un mercado específico, B , sin posibilidad de incrementar la capacidad de asientos. Además, las embarcaciones "*Ro-Ro*" con las que cuenta B .

En adición, el incremento en la cantidad de pasajeros a transportar que tendría que hacer TMC para tener una oferta similar a la que actualmente tiene BAJA FERRIES, el único proveedor del STMP, sería significativo, pues B .

5.1.2. Artículo 58, fracciones II y III, de la LFCE

Las fracciones II y III del artículo 58 de la LFCE establecen que para la determinación del mercado relevante se deben considerar los siguientes elementos

> *"II. Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y 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;*
>
> *"III. Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados;"*

Eliminado: 8 renglones y 40 palabras.

Este Pleno coincide con lo señalado en el DP, en cuanto a que, el STMP y STMC son servicios que se consumen en donde se prestan. En ese sentido, las NAVIERAS ofrecen los servicios en espacios geográficos definidos por los PERMISOS, tales espacios comprenden las RUTAS. Por lo tanto, el análisis de los costos de distribución del bien mismo no resulta pertinente. Asimismo, en lo que respecta a los insumos relevantes, las NAVIERAS requieren, principalmente, TRANSBORDADORES, SERVICIOS RELACIONADOS y acceso a INSTALACIONES PORTUARIAS para prestar el STMP y el STMC. Al respecto, estos servicios tampoco son bienes comerciables, por lo que el análisis de sus costos de distribución no resulta aplicable.

Por otro lado, respecto de los costos y probabilidades que tienen los usuarios para acudir a otros mercados, como se señaló en el análisis de sustitución por lado de la demanda de la presente resolución, se mostró que, para los usuarios del STMC y del STMP, es altamente improbable sustituir entre la ruta PICHILINGUE – MAZATLÁN y la ruta PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, debido a los incrementos en los tiempos de traslado y en los costos que experimentarían en caso de hacerlo.

Adicionalmente, como se señala en el apartado de análisis de sustitución por el lado de la oferta de la presente resolución, se mostró que no es probable que los oferentes de los servicios trasladen sus activos productivos (es decir, sus embarcaciones) de una de las RUTAS a la otra, debido a que, de hacerlo, [redacted] B
Asimismo, se observa que el intercambio, que ha ocurrido durante los años dos mil dieciocho a dos mil veintidós, proviene de la reestructura en su oferta, mas no de una respuesta a un incremento en los precios.

Finalmente, por lo que hace a la posibilidad de los demandantes de acudir a rutas distintas a las RUTAS, se mostró que los usuarios del STMC y del STMP no podrían acudir a rutas distintas a las RUTAS a demandar los servicios, debido, principalmente, a la ausencia de TRANSBORDADORES en otras rutas.

Por las consideraciones anteriores se determina que las rutas PICHILINGUE – MAZATLÁN y PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO constituyen mercados relevantes geográficos por sí mismos, tanto para el STMC como para el STMP. Incluso si se considera un mercado relevante que incluya ambas RUTAS y servicios (STMC y STMP), la estructura del mercado se mantiene con dos competidores y una alta concentración de mercado, e igualmente se mantiene la conclusión respecto la existencia de barreras a la entrada normativas, y económicas/estructurales.

5.1.3. Análisis de los artículos 58, fracción IV y V, de la LFCE y 5 de las DRLFCE

Este Pleno coincide con lo señalado en el DP, en cuanto a que, fuera de los hechos descritos en los apartados anteriores de esta consideración, no se identifican elementos que limiten a los usuarios del STMP y/o STMC elegir entre oferentes de dicho servicio, ni la existencia de alguna restricción normativa que limite a un oferente que preste el STMP y STMC para acceder a usuarios de dicho servicio. De igual forma, no se identifican elementos adicionales a los expuestos en esta consideración que deban ser tomados en cuenta para el análisis de mercado relevante.

5.2. CONDICIONES DE COMPETENCIA

Una vez definidos los mercados relevantes, se realizó el análisis de las condiciones de competencia que prevalecen en ellos, para tal efecto, se acudió al contenido del artículo 59 de la LFCE, mismo

Eliminado: 13 palabras.

que contiene los elementos para resolver sobre condiciones de competencia. Al respecto, el Pleno de la COMISIÓN tomó en consideración los siguientes elementos.

5.2.1. 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"*

Al abordar el estudio de esta fracción, el DP consideró lo siguiente:

[i] Participación de mercado

[ii] Índices de concentración; y

[iii] Capacidad de fijar precios y restringir el abasto.

Participación de mercado e índices de concentración

STMC

Respecto al STMC se presentan las participaciones de mercado mediante dos métricas. Por un lado, se utilizan las toneladas de carga rodada transportadas mediante TRANSBORDADOR por cada NAVIERA del uno de enero de dos mil dieciocho al treinta de noviembre de dos mil veintidós y, por otro lado, se utilizan los metros lineales de capacidad instalada.

Respecto del MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, en la tabla siguiente se expone la participación de las NAVIERAS[823], en términos de la proporción de la cantidad total de toneladas transportadas.

Participaciones de mercado en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO por toneladas de carga rodada, 2018 – 2022

B

[redacted]

Del año dos mil dieciocho al año dos mil veintidós, el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO únicamente contó con la participación de dos NAVIERAS: BAJA FERRIES y TMC. Asimismo, las participaciones de mercado en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE –

[823] Como se señaló en el numeral **4.2.15.1.1.**

Eliminado: 1 tabla.

TOPOLOBAMPO se mantuvieron estables a lo largo de los años dos mil dieciocho a dos mil veintidós.

Al respecto, en la siguiente tabla que se muestra a continuación se observa el grado de concentración del MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós.

IHH en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO por toneladas de carga rodada, 2018 – 2022[824]

AÑO	IHH
2018	6,461.8
2019	5,881.5
2020	5,776.6
2021	6,017.5
2022	5,721.9

De lo anterior se advierte que los niveles del IHH del MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO superan en todos los años los 5,000 (cinco mil) puntos, mientras que el promedio entre dos mil dieciocho y dos mil veintidós es de 5,971.9 (cinco mil novecientos setenta y uno punto nueve) puntos, lo cual es indicativo de una estructura de mercado altamente concentrada.

Por otro lado, en la siguiente tabla se muestra la participación de mercado de las NAVIERAS en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO del año dos mil veintidós medidas a través de la capacidad instalada de los TRANSBORDADORES de las NAVIERAS dedicados, principalmente, a esa ruta.

Participaciones de mercado en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO por capacidad instalada de las embarcaciones, 2022[825]

NAVIERA	Capacidad instalada (metros lineales)	Participación de mercado
BAJA FERRIES[/1]	**	
TMC[/2]		

De lo anterior se desprende que, el IHH sería de 5,181.4 (cinco mil ciento ochenta y uno punto cuatro) puntos, lo cual refuerza la conclusión de que se trata de un MERCADO RELEVANTE altamente concentrado.

Asimismo, BAJA FERRIES manifestó que la embarcación ** . Al respecto, la siguiente tabla muestra las participaciones de mercado ** .

[824] *Ídem.*
[825] *Ídem.*

Eliminado: 4 celdas, 2 renglones y 25 palabras.

Participaciones de mercado en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO por capacidad instalada [redacted]

NAVIERA	Capacidad instalada (metros lineales)	Participación de mercado
BAJA FERRIES	[redacted]	
TMC		

[redacted]

Por otra parte, en la siguiente tabla, se muestra la participación de las NAVIERAS, en términos de la proporción de la cantidad total de toneladas de carga rodada transportadas entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN.

Participaciones de mercado en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN por toneladas de carga, 2018 – 2022

[redacted]

Al respecto, se observa que las participaciones de mercado se han mantenido prácticamente constantes entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós. En la siguiente **Tabla 8** se muestra el valor del IHH por cada año del dos mil dieciocho al dos mil veintidós.

Tabla 8. IHH del MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN, 2018 – 2022[827]

Año	IHH
2018	5,324.3
2019	5,252.4
2020	5,050.6
2021	5,106.0
2022	5,171.1

Al respecto, el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN ha presentado valores del IHH por encima de 5,000 (cinco mil) puntos en cada uno de los años mostrados, lo cual es indicativo de un MERCADO RELEVANTE altamente concentrado.

---

826 *Ídem.*
827 *Ídem.*

Eliminado: 1 párrafo, 1 tabla, 1 renglón, 4 celdas y 6 palabras

Por otra parte, en la siguiente **Tabla 9** se presentan las participaciones de mercado calculadas de acuerdo con la capacidad instalada de los TRANSBORDADORES de las NAVIERAS en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN.

Tabla 9. Participaciones de mercado en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN por capacidad instalada, 2022[828]

NAVIERA	Capacidad instalada (metros lineales)	Participación de mercado
BAJA FERRIES	**	
TMC		

El IHH fue de 5,043 (cinco mil cuarenta y tres) puntos, lo cual es evidencia de que se trata de un mercado altamente concentrado. En este sentido, es posible concluir que entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós, los MERCADOS RELEVANTES STMC se han caracterizado, por tener únicamente dos participantes cuyas participaciones de mercado se han mantenido considerablemente estables en dicho periodo, así como por ser mercados fuertemente concentrados.

STMP

Respecto al STMP en el MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – MAZATLÁN se movilizaron un total de B pasajeros entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós. Por su parte, en el MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO se ha movilizaron un total de B pasajeros en el mismo periodo. En ambos MERCADOS RELEVANTES STMP solo BAJA FERRIES ofrece el STMP; en consecuencia, la participación de mercado de BAJA FERRIES fue de 100% (cien por ciento) en la totalidad del periodo comprendido entre los años dos mil dieciocho y dos mil veintidós. En el mismo sentido, el IHH fue de 10,000 (diez mil) puntos en cada uno de los MERCADOS RELEVANTES STMP, lo cual es indicativo de que ambos MERCADOS RELEVANTES han presentado la máxima concentración posible a lo largo de todo ese periodo.

Finalmente, se consideró el análisis de las participaciones de mercado en que las RUTAS como los servicios de STMC y STMP forman parte de un mismo mercado relevante. En la siguiente tabla se muestran las participaciones de mercado calculadas de acuerdo con los ingresos totales de las NAVIERAS:

Participaciones de mercado en el STMC y STMP en las Rutas PICHILINGUE - TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE – MAZATLÁN, por ingresos totales, 2018- 2022[829]

Año	Ingresos totales	BF	TMC	IHH

[828] *Ídem.*

[829] Para BAJA FERRIES se usaron los estados financieros presentados en el "*Anexo 4*" del escrito presentado el veintitrés de enero de dos mil veintitrés, bajo el nombre de "*Total de Ingresos*". Para TMC se usaron los estados financieros presentados en el "*Anexo 4*" del escrito presentado el tres de enero de dos mil veintitrés, con las variables identificadas como "*Ventas*" o "*Ingresos*". Folios 1330 y 629.

Eliminado: 4 celdas y 18 palabras.

2018	B [redacted]
2019	
2020	
2021	
2022*	

*Al 31/10/2022, para ambos agentes económicos.

Al respecto, se advierte que la estructura de mercado se mantiene con dos prestadores y los índices de concentración se encuentran sobre los 5,000 (cinco mil) puntos, incluso por arriba de 6,000 (seis mil) puntos, por lo cual se puede concluir que, bajo esta hipótesis, también se trata de un mercado altamente concentrado.

Capacidad de fijar precios

En los dos MERCADOS RELEVANTES del STMC operan dos agentes económicos: BAJA FERRIES y TMC, mientras que en los dos MERCADOS RELEVANTES del STMP se cuenta con un único oferente del servicio: BAJA FERRIES.

Análisis tarifario.

Se procede a hacer el análisis de precios de las tarifas de TMC y BAJA FERRIES, durante el PERIODO, que demuestra que las tarifas se mantuvieron al alza de manera constante y presentan una tendencia disímil a los principales costos de las NAVIERAS, por lo que se entiende que las NAVIERAS tienen poder de fijar precios de manera rentable en los MERCADOS RELEVANTES STMC.

Al respecto, TMC ha manifestado que considera las variables de B [redacted] para la actualización de las tarifas STMC. De acuerdo con las constancias del EXPEDIENTE, en promedio, el diésel constituyó el B [redacted] de los costos operativos y financieros de TMC, B [redacted].[830] Por su parte, BAJA FERRIES señaló diversas variables a considerar como costos operativos y financieros, de los cuales se advierte que la variable B [redacted] asumido por la NAVIERA, con un promedio de B [redacted] durante el PERIODO.[831]

[830] Como se señaló en el numeral **4.2.8.16.**
[831] Como se señaló en el numeral **4.2.7.24.**

Eliminado: 4 columnas y 35 palabras.

Proporción de los principales costos operativos y financieros de Baja Ferries[832]

(Porcentaje)

[redacted]

Por lo tanto, los datos de los principales costos financieros y operativos muestran que los combustibles [redacted] los costos operativos y financieros [redacted] y [redacted] el gasto en combustible de BAJA FERRIES tiene una tendencia [redacted] en el tiempo, dicho agente económico ha incrementado sus tarifas en ambas rutas. Asimismo, los costos portuarios [redacted] presentan la misma tendencia [redacted] que las tarifas, pues los costos portuarios representaron en promedio un [redacted] de los costos de las NAVIERAS, mientras que las alzas de las tarifas de BAJA FERRIES se actualizaron entre el [redacted] y [redacted] durante el PERIODO.

Por lo anterior, se esperaría que las tarifas del STMC presenten un comportamiento similar al precio del diésel, por ser su principal determinante,[833] y aun cuando existan diversas variantes en los demás costos que consideran las NAVIERAS para determinar su actualización de precios, tampoco se advierte que las tarifas hayan sido actualizadas en respuesta a estos. Para hacer esta comparación se construyó un índice tarifario del STMC al promediar las tarifas de este servicio en todas sus categorías por cada NAVIERA, y se estableció el valor de julio de dos mil diecinueve como la base del índice. Asimismo, se utilizó el Índice Nacional de Precios al Productor del diésel, publicado por el INEGI, cuya base coincide con la de las tarifas. Se presentan los resultados de TMC en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN, durante los años de dos mil dieciocho a dos mil veintidós.

---

[832] Los datos de dos mil veintidós son hasta octubre. Los costos operativos y financieros son para el STMC y el STMP. Fuente: Elaboración propia con información del folio 1330 (archivo "*Anexo 45. Principales Costos Operativos y Financieros.xlsx*").
[833] Como se señaló en el numeral **4.2.8.16.**

Eliminado: 1 tabla y 26 palabras.

Índices de las tarifas del STMC de TMC en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN y del precio del diésel, junio 2018 – diciembre 2022[834]

**

[redacted]

Índices de las tarifas del STMC de TMC en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y del precio del diésel, junio 2018 – diciembre 2022[835]

**

[redacted]

Al respecto, este Pleno advierte que las tarifas del STMC de TMC [redacted].

Se presentan los resultados de BAJA FERRIES en los mercados relevantes, durante los años de dos mil dieciocho a dos mil veintidós.

Eliminado: 2 gráficas, 2 renglones y 3 palabras.

[834] Folios 14639 BIS 3 y 14785.
[835] *Ídem*.

Índices de las tarifas del STMC de BAJA FERRIES en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN y del precio del diésel, junio 2018 – diciembre 2022[836]

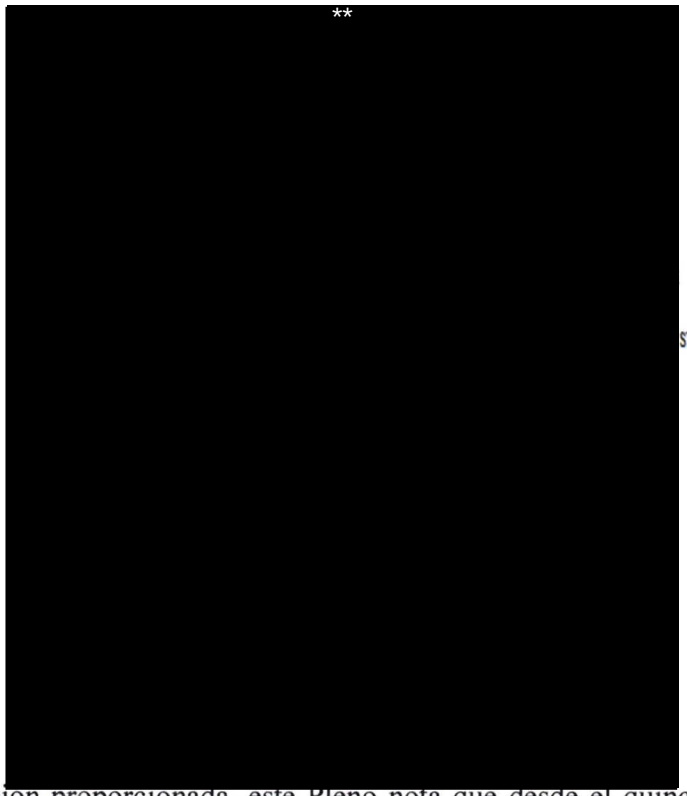
**

[Espacio en blanco]

Eliminado: 1 gráfica

[836] Folios 12491 y 14639 BIS 3.

Índices de las tarifas del STMC de BAJA FERRIES en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y del precio del diésel, junio 2018 – diciembre 2022[837]



Según la información proporcionada, este Pleno nota que desde el quince de junio de dos mil dieciocho hasta el nueve de diciembre de dos mil veintidós, BAJA FERRIES: i) ajustó las tarifas en ocho ocasiones en cada uno de los mercados relevantes, ya sea el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO o el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE – MAZATLÁN, lo que indica que el índice tarifario para este agente económico se mantuvo constante durante períodos de entre cuatro y doce meses (poco dinamismo en las tarifas); ii) las tarifas del STMC de BAJA FERRIES fueron actualizadas en los mismos meses tanto en la ruta Pichilingue – Topolobampo como en la ruta Pichilingue – Mazatlán[838]; y iii) las tarifas del STMC de BAJA FERRIES no reflejaron la disminución en el precio del diésel. Al respecto, de acuerdo con manifestaciones de BAJA FERRIES, "**";[839] no obstante, esta autoridad advierte que las tarifas del STMC de BAJA FERRIES en los MERCADOS RELEVANTES DEL STMC no se actualizaron acorde con los

[837] Ídem.
[838] Como se señaló en el numeral **4.2.11.4.**
[839] Folio 1330.

Eliminado: 1 gráfica, 1 renglón y 17 palabras.

cambios en uno de sus [redacted] de costos como lo es el diésel e incluso los costos portuarios.

Respecto al STMP, BAJA FERRIES es el único oferente del STMP. En este caso, las tarifas del STMP de BAJA FERRIES se actualizaron con una menor frecuencia que las del STMC establecidas por este mismo agente económico, pues durante el periodo del primero de enero de dos mil dieciocho hasta el nueve de diciembre de dos mil veintidós, las tarifas se actualizaron en solo 1 (una) ocasión en el caso de las categorías de servicio [redacted] y en 2 (dos) ocasiones en el caso del servicio [redacted] para cada una de las RUTAS. Estas actualizaciones correspondieron a incrementos en dichas tarifas.

En el caso de los servicios [redacted] las tarifas permanecieron constantes para el STMP desde el primero de abril de dos mil dieciocho, es decir, por más de 4 (cuatro) años estas tarifas no se actualizaron. De igual forma, el caso del servicio [redacted], si bien la tarifa para dicho servicio se actualizó el quince de julio de dos mil veintidós, esta permaneció constante por más de 4 (cuatro) años antes de su última actualización.[840] En ese sentido, igualmente se advierte poco dinamismo de tarifas.

Asimismo, durante el dos mil dieciocho y el dos mil veintidós, [redacted]. Sin embargo, las tarifas del STMP de BAJA FERRIES se han mantenido constantes la mayor parte del tiempo pese al cambio en el precio del diésel en los MERCADOS RELEVANTES del STMP.

En conclusión, se observa que las tarifas de los MERCADOS RELEVANTES STMC no presentan condiciones de competencia que se expliquen a través de equilibrar beneficios con los costos operativos o financieros de las NAVIERAS. Como indicaron las NAVIERAS, su metodología de actualización de precios responde a un esquema de equilibrar costos y beneficios, sin embargo aunque se observaron diversas variaciones en los rubros principales de costos de las NAVIERAS, como costos portuarios, se percibe que el diésel fue la variable de mayor preponderancia, en promedio, durante el PERIODO y las tarifas de los servicios en los MERCADOS RELEVANTES no respondieron a sus variaciones sin que se perciba una metodología explícita que se explique a través de los costos, por lo que se advierte que los agentes económicos tienen el poder de establecer tarifas a libertad.

Adicionalmente, este Pleno consideró el análisis del comportamiento de las tarifas de BAJA FERRIES y TMC en el tiempo, así como los costos del diésel y los servicios portuarios de BAJA FERRIES. A continuación, se muestra la evolución de las tarifas y los costos.[841]

Gráfica de tarifas promedio para BAJA FERRIES y TMC para el PERIODO, en la ruta MAZATLÁN - PICHILINGUE

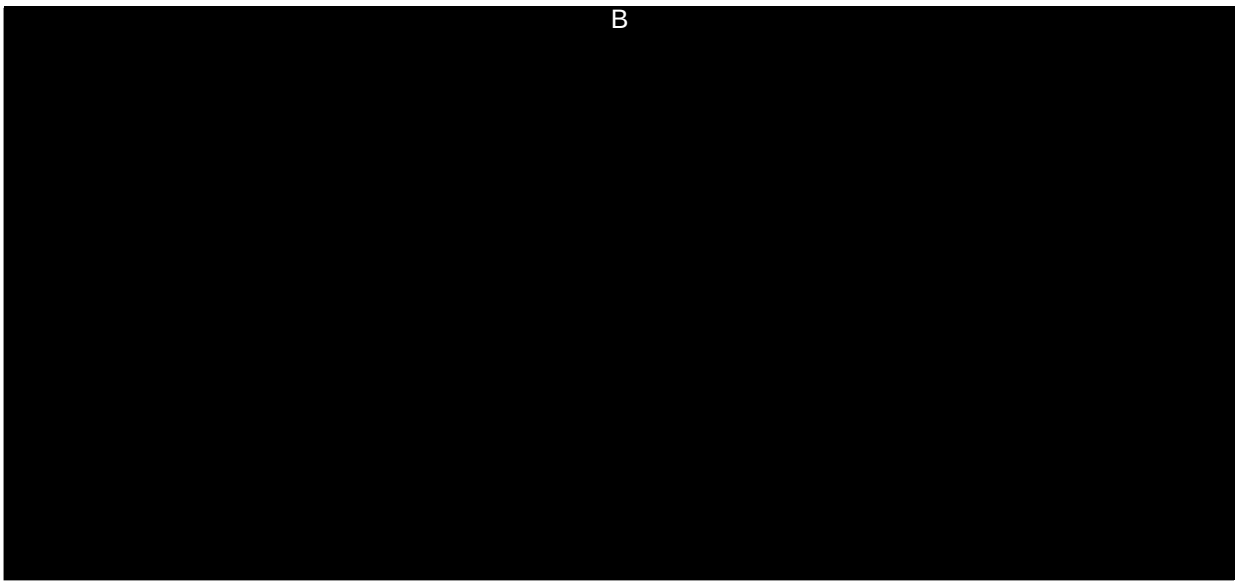
---

[840] Como se señaló en el numeral **4.2.7.25.**

[841] Elaboración con información de los archivos "Anexo IX", "Anexo VII.1" presentado en el escrito de baja ferries con fecha del 14-02-2023, archivos "Anexo.22" presentado por baja ferries en el escrito con fecha 23-01-2023, archivos "tarifario oficial 2018", "TARIFARIO OFICIAL 2019", "Tarifario oficial 2020", "tarifas oficiales 1 agos 2021" y "Tarifas oficiales 2022 feb" presentados por TMC.

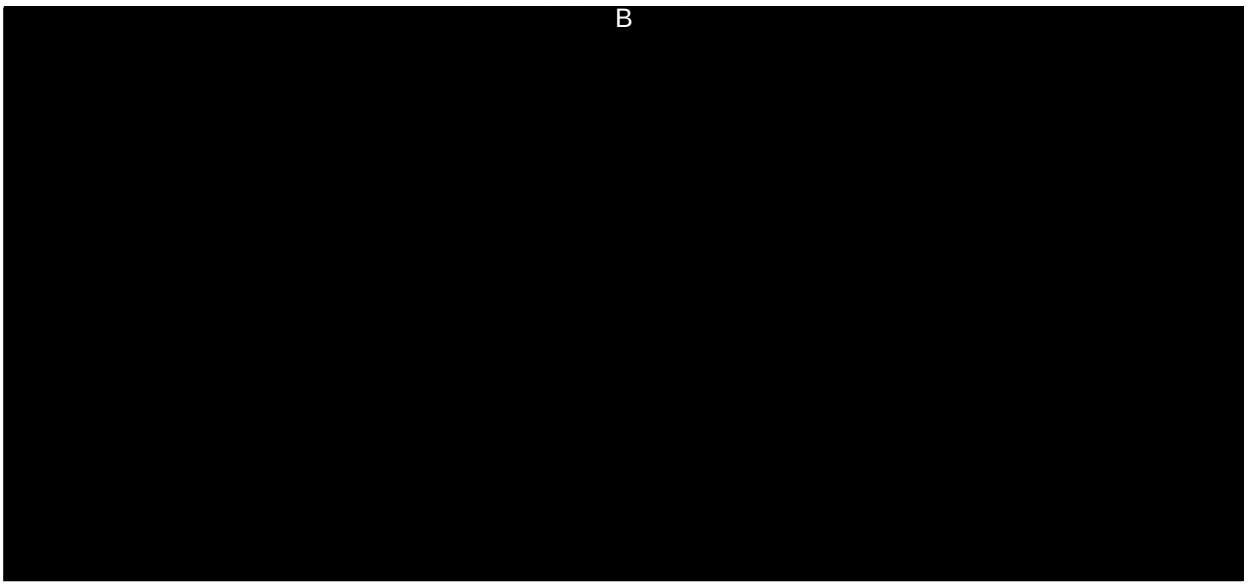
Eliminado: 22 palabras.

B



Gráfica de tarifas promedio para BAJA FERRIES y TMC para el PERIODO, en la ruta TOPOLOBAMPO - PICHILINGUE

B



De este modo, se observa que ** el gasto en combustible de BAJA FERRIES tiene una ** ** en el tiempo, dicho agente económico ha incrementado sus tarifas en ambas rutas. Por otra parte, los costos portuarios han tenido algunas variaciones en el tiempo, pero con una **.

En conclusión, los MERCADOS RELEVANTES muestran una estructura concentrada, con dos agentes económicos, que establecen sus precios por encima de sus costos marginales, pues no se encontró un comportamiento relacionado de sus tarifas con éstos (principalmente el costo de diésel y servicios portuarios), aunado a un bajo dinamismo en su modificación. Lo anterior, también se ve

Eliminado: 2 gráficas y 6 palabras.

reflejado en los altos márgenes de utilidad, a partir de lo cual, se puede inferir que las NAVIERAS tienen la capacidad de fijar sus tarifas por encima de sus costos marginales de manera rentable. En este sentido, se consideró que el margen de utilidad operativa ([ingresos – costos de operación] / ingresos), que es una aproximación del margen de ganancia, ha aumentado a través del tiempo, [redacted] de 2017 a 2021.

Capacidad de restringir el abasto

Se procede a realizar el análisis de restricción del abasto en los MERCADOS RELEVANTES STMC y MERCADOS RELEVANTES STMP. En los MERCADOS RELEVANTES STMP ha quedado demostrado que BAJA FERRIS es el único prestador de este servicio, por tanto, tiene la capacidad de restringir el abasto en ambas RUTAS sin que exista un competidor actual o potencial que pueda atender dicha demanda, derivado de las barreras estructurales y condiciones mercado acreditadas en esta Resolución —entre ellas, la capacidad ya instalada y la saturación de los puertos relacionados con los MERCADOS RELEVANTES.

Respecto de los MERCADOS RELEVANTES STMC, se demostró que tanto BAJA FERRIS como TMC tienen la capacidad de restringir el abasto por los siguientes razonamientos: i) durante el periodo dos mil dieciocho a dos mil veintidós, la capacidad utilizada de BAJA FERRIS en [redacted] por lo que solo cuenta con [redacted] de disponibilidad para atender la demanda de TMC en el caso de que este último no ofreciera o interrumpiera el STMC; ii) en el mismo periodo, TMC contó con una [redacted] por lo que únicamente contaría con [redacted] de disponibilidad para atender la demanda de BAJA FERRIS en caso de que este último no ofreciera o interrumpiera el servicio de carga rodada; iii) si alguna de las navieras decidiera unilateralmente dejar de prestar el servicio STMC en cualquiera los MERCADOS RELEVANTES STMC existiría una demanda insatisfecha dada la capacidad instalada de su competidor.

Lo último quedó demostrado en los casos en donde TMC dejó de operar por razones de [redacted], que puede ser observado como un contrafactual, pues la demanda total de TMC no fue atendida en su totalidad por BAJA FERRIS lo anterior dado que, de acuerdo con los usuarios del STMC, la carga [redacted], la oferta de BAJA FERRIS estuvo sujeta a restricciones de espacio en sus TRANSBORDADORES y, finalmente, la frecuencia de viajes fue menor que el promedio. Esto queda comprobado con el hecho de que las unidades transportadas en los periodos de interrupciones no se incrementaron respecto de los periodos en que estaban las dos NAVIERAS prestado el STMC.[842]

---

[842] Conforme al análisis presentado en la sección "*3.5.3.1 Respuesta de competidores a interrupciones del servicio*", se estimó que el promedio de la demanda en estos periodos no es significativamente mayor al promedio de los periodos en los cuales no hubo interrupciones. El promedio de unidades diarias transportadas por día es de [redacted]) en los periodos de interrupciones, mientras que la demanda promedio fuera de esas interrupciones es de [redacted]) unidades diarias. Por su parte, en la ruta de TOPOLOBAMPO – PICHILINGUE, se observa que el promedio de unidades transportadas durante las interrupciones es de [redacted]) diarias, mientras que fuera de esos periodos el promedio es de [redacted] diarias. Adicionalmente,

Eliminado: 69 palabras.

Finalmente, para todos los MERCADOS RELEVANTES se observa que en el puerto de Pichilingue no cuenta con capacidad operativa para recibir a otros hipotéticos prestadores del STMC y STMP, adicionalmente para la ruta TOPOLOBAMPO-PICHILINGUE enfrenta otra restricción de capacidad en el Puerto de Topolobampo, pues éste no cuenta con capacidad disponible adicional.

5.2.2. Artículo 59, fracción II, de la LFCE

El artículo 59, fracción II, de la LFCE establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, que:

> "*Artículo 59. Para* [...] *resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia* [...], *deberán considerarse los siguientes elementos;* [...]
>
> *II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores;* [...]."

Adicionalmente, el artículo 7 de las DRLFCE establece los elementos que podrán considerarse como barreras a la entrada para efectos del análisis de barreras a la entrada descrito en el artículo 59 de la LFCE.

En el DP se analizaron 3 (tres) tipos de barreras a la entrada:

i) barreras económicas;

ii) barreras regulatorias o normativas; y,

iii) barreras de estrategia o conductuales.

5.2.2.1. Barreras económicas

El artículo 7 de las DRLFCE señala

> "*ARTÍCULO 7. Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:*
>
> *I. Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;*
>
> *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;*
>
> [...]
>
> *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;*
>
> [...]"

A continuación, se analiza cada una de estas fracciones.

---

respecto a los precios, se señala que las tarifas de ambos agentes económicos tienen una clara tendencia al alza, mientras que la demanda muestra una tendencia más estable.

Costos financieros, de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes.

Los costos financieros son aquellos en que incurrirían los agentes económicos para financiar las actividades o infraestructura necesaria para la prestación del STMC y el STMP, mediante un TRANSBORDADOR. No obran elementos en el EXPEDIENTE que indiquen que los agentes económicos ya establecidos en cualquiera de los MERCADOS RELEVANTES accedan a mejores condiciones de financiamiento que las prevalecientes en el mercado nacional o internacional para cualquier otro agente.

Por otro lado, este Pleno observa que, por las características de ambos servicios, STMC y STMP, en los MERCADOS RELEVANTES no resulta aplicable el análisis de acceso a tecnología o canales de distribución eficientes.

Monto y plazo de recuperación de la inversión requerida, y ausencia de usos alternativos de infraestructura y equipo

En la presente Resolución se establece que entre el año dos mil dieciocho y dos mil veintidós en los MERCADOS RELEVANTES, únicamente BAJA FERRIES ofreció el STMP. En contraste, en los mismos MERCADOS RELEVANTES, y durante el mismo periodo, tanto BAJA FERRIES como TMC participaron en el STMC.

Asimismo, quedó acreditado que BAJA FERRIES suministra o ha suministrado el STMC y STMP a través de embarcaciones tipo "*Ro-Pax*" y "*Ro-Ro/Mixto*"[843]. Por otro lado, TMC emplea embarcaciones tipo "*Ro-Ro*" para proveer el STMC.[844] Por lo tanto, ambas entidades que deseen competir en los STMP y STMC, además de poseer los permisos necesarios y el acceso a las instalaciones portuarias y servicios relacionados, necesitarían disponer de una embarcación tipo "*Ro-Ro*" o "*Ro-Pax*".

Se destaca que las NAVIERAS han adquirido sus embarcaciones de [redacted] B [redacted][845] y a través de diversos tipos de financiamientos y amortización, lo que influye en el tiempo de recuperación de la inversión para los agentes que quieran competir en los MERCADOS RELEVANTES; en el caso de TMC se tiene lo siguiente:

[redacted] B [redacted]

[843] Como se señaló en los numerales **4.2.11.6, 4.2.8.18, 4.2.8.19, 4.2.8.20.**
[844] Como se señaló en los numerales **4.2.8.18, 4.2.8.19, 4.2.8.20**.
[845] Como se señaló en los numerales **4.2.7.19, 4.2.8.17.**

Eliminado: 1 tabla y 2 palabras.

Por su parte, BAJA FERRIES presta el STMP desde dos mil dieciocho con dos buques, [redacted] y [redacted]:

[redacted]

De las constancias del EXPEDIENTE se desprende que hasta mayo de dos mil diecinueve, BAJA FERRIES tenía en funcionamiento en los MERCADOS RELEVANTES la nave [redacted].

Por lo anterior, los agentes económicos que pretendan acceder a prestar el STMC y/o STMP deberán presentar inversiones similares a las descritas, en términos de montos de crédito, garantías necesarias y recursos para solventar la recuperación de su inversión en el tiempo y como será referido más adelante, se enfrentará con limitantes en el puerto de Pichilingue y una saturación en los horarios más demandados por los USUARIOS COMERCIALES. Aunado a lo anterior, para proveer el STMC y/o STMP se deberá considerar la inversión en Transbordadores, siendo el único medio para ofrecer los servicios en los MERCADOS RELEVANTES; el cual, por sus características específicas, no puede ser utilizado para proveer diferentes servicios.

Lo anterior, sin considerar que el tiempo de retorno de inversión para un tercer competidor sería mayor, considerando que serían tres competidores en las RUTAS, aunado a que las condiciones del puerto de Pichilingue limitarían el uso de un tercer competidor en el horario más atractivo y en las condiciones óptimas para prestar sus servicios, lo que se traduciría en una barrera de tipo económico.

Este Pleno reconoció que un posible tercer competidor se enfrentaría a un problema de saturación en el puerto de Pichilingue en las horas más demandadas por los USUARIOS COMERCIALES, por lo que el tercer competidor se enfrentaría a una barrera económica, puesto que adicional a la compra de la embarcación, los gastos del financiamiento, de acceso a servicios portuarios, también debería ofrecer su servicio en horarios menos competitivos y posiblemente a un precio menor al de sus competidores, incluso en el extremo de invertir en la construcción de un muelle.

Como se advierte de la evidencia que obra en el EXPEDIENTE, es posible reconocer que los horarios de mayor ocupación son los que abarcan de las seis de la mañana a las doce de la tarde y de las dieciséis horas a las veintiuna treinta horas, horarios que pueden ser los más competitivos, acorde con lo antes señalado por TMC y APIBCS.

Incluso, se observa que los horarios menos competitivos, que abarcan de las doce horas a las dieciséis horas, los muelles en gran medida se encuentran ocupados por alguna embarcación, lo que incluso podría dejar de manifiesto que no es posible la entrada de una tercera naviera por no encontrar espacio.

5.2.2.2. Barreras normativas

El artículo 7 de las DRLFCE dispone:

Eliminado: 1 tabla y 6 palabras.

> "*Artículo 7. Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:* (…)
>
> *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;*".

Como quedó acreditado en la presente resolución, para proveer el STMC y/o el STMP se necesita poseer un PERMISO de conformidad con el artículo 42 de la LEY DE NAVEGACIÓN y con el artículo 227 del REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN, este es expedido por la SEMAR a través de la Capitanía de Puerto respectiva cuando la operación del Servicio Náutico a Terceros se realice dentro de los límites de su jurisdicción o bien será expedido por la DGMM de la SEMAR cuando el servicio comprenda en su ruta puntos que correspondan a la jurisdicción de dos o más Capitanías de Puerto. Este PERMISO es personal e intransferible, y tiene una duración máxima de seis años, pudiendo ser renovado.

Por otro lado, el artículo 40 de la LEY DE NAVEGACIÓN, establece que:

> "*Sin perjuicio de lo previsto en los Tratados Internacionales, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje estará reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas.*
> […]"

Por su parte, el artículo 20 de la LEY DE NAVEGACIÓN indica que para actuar como naviero mexicano se requiere, entre otros requisitos, ser ciudadano mexicano o una entidad legal constituida de acuerdo con las leyes mexicanas. A su vez, la LIE menciona 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* […]"

Por lo anterior, se denota que los agentes económicos extranjeros que deseen entrar a competir en los mercados analizados tienen limitada su participación en capital al cuarenta y nueve por ciento (49%).

Como se explicó en el apartado de Manifestaciones, si bien el mecanismo de "inversión neutra" conforme a la LIE permite en principio inyectar capital adicional, este tiene derechos corporativos nulos o limitados y no tiene el tratamiento de inversión extranjera como tal, por lo que no existen incentivos para invertir a través de esta vía.

5.2.2.3. Subsidios

El artículo 7, fracción VII de las DRLFCE establece:

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

> *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 servicio.*"

En el EXPEDIENTE no se cuenta con evidencia de existencia de actos de que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicio.

5.2.2.4. Otras barreras

El artículo 7, fracciones V y VI, de las DRLFCE establece lo siguiente:

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

En cuanto al artículo 7, apartados V y VI, de las DRFCE, este Pleno no encuentra evidencia en el EXPEDIENTE que respalde la presencia de restricciones a la competencia en los mercados internacionales o limitaciones impuestas por prácticas de los Agentes Económicos ya presentes en los MERCADOS RELEVANTES.

5.2.3. Artículo 59, fracción III, de la LFCE

El artículo 59, fracción III, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, lo siguiente:

> *"Artículo 59. **Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:***
>
> *(...)*
>
> *III. La existencia y poder de sus competidores;"*

Como quedó acreditado en esta resolución, en la actualidad hay dos proveedores del STMC tanto en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-TOPOLOBAMPO como en el MERCADO RELEVANTE STMC PICHILINGUE-MAZATLÁN.

Por otro lado, en el MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE-MAZATLÁN y en el MERCADO RELEVANTE STMP PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO, solo está BAJA FERRIES. Por lo tanto, en estos MERCADOS RELEVANTES no hay un agente económico que genere competencia, ni existen constancias de solicitudes de posibles nuevos participantes.

En este sentido, el Pleno analizó los márgenes de utilidad de BAJA FERRIES durante el PERIODO:

Información de los márgenes de utilidad de BAJA FERRIES, para el PERIODO.[846]

[redacted]*

Al respecto, se percibe que los márgenes de utilidad, bajo cualquier métrica que se utilice, tienen una [redacted]B en el tiempo, lo que es un indicador de la capacidad que tienen para fijar precios de manera rentable.

5.2.4. Artículo 59, fracción IV, de la LFCE

El artículo 59, fracción IV, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre Condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante, lo siguiente:

> *"Artículo 59. Para* [...] *resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia (...), deberán considerarse los siguientes elementos:*
>
> *(...)*
>
> *IV. Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos;"*

Como quedó acreditado en esta resolución, los agentes económicos que pretendan competir en la STMC y/o STMP, deberán contar con TRANSBORDADORES tipo Ro-Pax o Ro – Ro y tener acceso a infraestructura con las características específicas y servicios portuarios. En este sentido, son necesarios servicios portuarios tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos, lanchaje y servicios generales a las embarcaciones como la provisión de agua potable, recolección de basura y desechos los cuales son proveídos por los administradores portuarios de cada puerto. Dado lo anterior, del análisis realizado por este Pleno y retomando las manifestaciones de TMC, BAJA FERRIES, la APIBCS, y ASIPONA TOPOLOBAMPO, se advierte la falta de capacidad de los puertos para atender TRANSBORDADORES en las horas de mayor demanda de los servicios portuarios, por lo que este Pleno puede concluir la existencia de dificultades de acceso a los insumos portuarios.

5.2.5. Artículo 59, fracción V, de la LFCE

El artículo 59, fracción V, de la LFCE, establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante lo siguiente:

> *"Artículo 59. **Para (...) resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos:** (...)*

---

[846] Estados financieros presentados por Baja Ferries en el "*Anexo 4*" del escrito presentado el veintitrés de enero de dos mil veintitrés. Folio 1330.

Eliminado: 1 tabla.

V. El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado, y"

No se observa en el EXPEDIENTE algún hecho que encuadre en este supuesto.

5.2.6. Artículo 59, fracción VI, de la LFCE

Finalmente, conforme al artículo 59, fracción VI, de la LFCE, se establece como elemento para resolver sobre Condiciones de competencia efectiva lo siguiente:

*"Artículo 59. **Para** [...]**resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, (...) deberán considerarse los siguientes elementos**:*

[...]VI. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión."

En relación con la fracción anterior, el artículo 8 de las DRLFCE establece lo siguiente:

"ARTÍCULO 8. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:

I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;

II. La falta de acceso a 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."

No obstante, dicha disposición no resulta aplicable en este EXPEDIENTE, ya que en esta resolución se analizan las condiciones de competencia efectiva en los MERCADOS RELEVANTES sin que la determinación de poder sustancial de uno o varios agentes económicos sea un requisito normativo.

5.2.7. Consideraciones finales sobre esta sección

Este Pleno concluye que no se observan condiciones de competencia efectiva en los mercados analizados debido a que tienen un alto grado de concentración, los únicos dos participantes de estos cuentan con una alta cuota de mercado y que, aunado a la existencia de barreras a la entrada normativas y estructurales que impiden acceso (saturación en los puertos y poca capacidad instalada para responder a incrementos en precios), también les otorga la capacidad de fijar precios y restringir el suministro. Estas conclusiones se basan en las consideraciones detalladas en la presente RESOLUCIÓN, incluyendo lo siguiente:

Se determinaron los servicios que este Pleno identificó en el mercado materia de la declaratoria: el STMP y el STMC. Dentro de éstos, se evaluó que las rutas centrales en las que se ofrecieron estos servicios durante el período de análisis son las rutas PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE – MAZATLÁN, por lo que se procedió a definir los MERCADOS RELEVANTES.

Del análisis de "*Sustitución por el lado de la oferta*" se determinó que es improbable que las navieras del STMC cambien la asignación de sus rutas en respuesta a incrementos de precios, lo que sugiere que los actuales oferentes del STMC no ejercen una fuerte presión competitiva entre RUTAS.

Para el caso del STMP, este Pleno considera que, si bien los prestadores del autotransporte federal de pasajeros y el transporte aéreo de pasajeros ofrecen servicios de transporte de pasajeros en

zonas de influencia cercanas a las rutas del STMP, carecen de infraestructura y activos relacionados con el STMP, por lo que, en el corto plazo, no podrían empezar a ofrecerlo. En el largo plazo, tendrían que incurrir en los costos de inversión de activos, como la compra de una embarcación y equipos asociados, entre otros. Asimismo, los oferentes actuales de servicios de transporte marítimo distintos al STMP no podrían prestarlo en las RUTAS en el corto plazo y sin inversiones significativas.

Asimismo, en el análisis de "*Sustitución por el lado de la demanda*" se consideraron las opciones de transporte que un usuario del STMP en la modalidad de TRANSBORDADOR podría considerar como posibles sustitutos, como el autotransporte, el transporte ferroviario de pasajeros, el transporte aéreo de pasajeros y el transporte marítimo en embarcaciones distintas al TRANSBORDADOR, concluyéndose que ninguna de estas presenta posibilidades de sustitución.

Respecto al STMC, este Pleno estimó que el servicio prestado por el TRANSBORDADOR no puede ser sustituido por algún otro medio de transporte, incluidos otros medios de transporte marítimo como los buques de carga a granel, seca o líquida; aunado a que para los usuarios localizados en los *hinterland* correspondientes a cada puerto, intercambiar de puerto para demandar una RUTA alternativa implica un incremento en el tiempo de traslado total y la elección de RUTA obedece al esquema logístico del cual forma parte el STMC en el caso de los USUARIOS COMERCIALES.

Con base en lo anterior, este Pleno determinó que existen cuatro MERCADOS RELEVANTES que en su dimensión servicio corresponden a la prestación del STMP y el STMC, y con dimensión geográfica en las rutas PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE – MAZATLÁN.

Dado lo anterior, se estudiaron las condiciones de competencia de los MERCADOS RELEVANTES, para lo que se tomó como base el análisis integral de las fracciones del artículo 59 de la LFCE, analizándose: I) la estructura del mercado y la capacidad de los agentes de fijar precios o restringir el abasto; II) las barreras a la entrada III) existencia y poder de sus competidores; y IV) Acceso a fuentes de insumo.

En consecuencia, derivado de la información del EXPEDIENTE, se concluye que en el caso del STMP en las rutas PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE – MAZATLÁN, BAJA FERRIES es el único oferente actual y no existe la posibilidad de entrada de nuevos competidores potenciales por la existencia de barreras a la entrada y la falta de acceso a fuentes de insumos, por lo cual dicha empresa tiene capacidad de fijar precios o restringir la competencia.

En el caso del STMC en las rutas PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE – MAZATLÁN, BAJA FERRIES y TMC son los únicos oferentes actuales y no existe la posibilidad de entrada de nuevos competidores potenciales por la existencia de barreras a la entrada y la falta de acceso a fuentes de insumos. Además, la saturación en el puerto de Pichilingue les genera una restricción de capacidad para utilizar una mayor cantidad de TRANSBORDADORES o la misma cantidad de TRANSBORDADORES, pero de mayor tamaño, lo cual también se refleja en que la capacidad disponible de cada uno de sus TRANSBORDADORES es baja. Esta situación le permite a cada una de ellas que puedan incrementar sus precios sin temor a perder clientes por las restricciones de capacidad que tienen las actuales NAVIERAS y por la existencia de barreras a la entrada que enfrentan los nuevos competidores.

Finalmente, esta RESOLUCIÓN no prejuzga sobre las facultades que tiene la Secretaría de Marina para establecer la base de regulación de tarifas conforme a la LEY DE NAVEGACIÓN,[847] en su caso, la regulación tarifaria debería observar las mejores prácticas en la materia y tomar en consideración las condiciones particulares del mercado y de cada agente económico, a fin de promover el funcionamiento y desarrollo eficiente de los mercados analizados en esta RESOLUCIÓN.

RESUELVE:

PRIMERO. Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el STMP prestado en las rutas marítimas PICHILINGUE – MAZATLÁN y PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO

SEGUNDO. Se determina la ausencia de condiciones de competencia efectiva en el STMC prestado en las rutas marítimas PICHILINGUE – MAZATLÁN y PICHILINGUE – TOPOLOBAMPO.

TERCERO. Notifíquese personalmente a Baja Ferries, S.A.P.I. de C.V., Transportación Marítima de California, S.A. de C.V., y por oficio al titular del Poder Ejecutivo Federal y al titular de la Secretaría de Marina, de conformidad con el artículo 96, fracción X, de la LFCE.

CUARTO. 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 dieciocho de enero de dos mil veinticuatro, y que se emite el día de la firma electrónica, con fundamento en los artículos citados a lo largo de la presente resolución, con el voto concurrente de la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez, por considerar que las rutas PICHILINGUE -TOPOLOBAMPO y PICHILINGUE -MAZATLÁN pueden constituir un solo mercado, sin que ello pudiera afectar al procedimiento de declaratoria por la naturaleza del mismo y conforme a lo resuelto por el Poder Judicial Federal. Adicionalmente, considerando que bajo dicho escenario las conclusiones sobre condiciones de competencia efectiva no cambian, debido a que solo existen dos agentes en el mercado, sus participaciones en términos de capacidad e ingreso se encuentran muy concentradas, se presentan altos márgenes de ganancia y de igual forma se considera que existe un limitado acceso al puerto de Pichilingue; y del Comisionado Giovanni Tapia Lezama, quien consideró que los cuatro mercados relevantes son uno solo, el cual se caracteriza por estar altamente concentrado por dos competidores y por presentar barreras a la entrada y expansión solamente relacionadas con la saturación del puerto de Pichilingue, que a su vez genera una restricción de capacidad, situación que le permite a cada competidor subir sus precios por arriba de niveles competitivos; y ante la ausencia temporal del Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras, quien no podrá emitir su voto por causas justificadas en términos del artículo 20 de los Lineamientos para el Funcionamiento del Pleno de la Comisión Federal de

[847] Artículos 130 y 140 de la LEY DE NAVEGACIÓN.

Competencia Económica.[848] 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.-

Andrea Marván Saltiel
Comisionada Presidenta

Brenda Gisela Hernández Ramírez
Comisionada

Alejandro Faya Rodríguez
Comisionado

Ana María Reséndiz Mora
Comisionada

Giovanni Tapia Lezama
Comisionado

Rodrigo Alcázar Silva
Comisionado

Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico

[848] Emitidos el nueve de septiembre de dos mil veintiuno.

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

Número de Expediente: DC-001-2022
Número de Páginas: 521

Sello Digital	No. Certificado	Fecha
PkmcaZk4VwJN9JveBOnoKZqxgIsH1l5L+3pcodTLVJ0hwPyvMveWnhUYxusEK1MqZG/8iranBUWXZx8ramPYBIGg3gdwmpvnKyUmTAxu2IbnO1iFs69yl6r0gszcxVX7FBSgPrFLBG4UUzwSbR4WlqwHzPDPpUTeRRDtANv1VQvfP1Zns9yIjleBYeX60EOfPJxAoTTJLvblg5k34YVGw+nlefZ4c1NDhBg/QticnBlpMocCLEYtL22RCpeNW75bpDy92i4sFpUOcNYt5ZP5oSdj5n0eA0tqC+saPZ/dMpeZJaaqociRIO7DPJJBim7zzkJWenLbw4phKNGlXN2oVw==	00001000000511731923	jueves, 25 de enero de 2024, 06:32 p. m. FIDEL GERARDO SIERRA ARANDA
pCIGrFZe+DNSw29VJholTjMbRYB4/YTcAgepTJE7X5q9avubjQ4FM4+u8OsSVv7BTqWhq/AEVx5boxVJ8DJdkN7+lyK8Ih6+D07n71QEbsCJOfrGgLKtoaIHXGiqF25og5m4lPISS4vFOuS07VnFaGOfNwCXqdiO5i8m7OE+V3tp+o50RGV4H60kjfdtt9gepr9VxefodrWXmYCrf7eYeceLqxH3Uhs/ie+H7NOnuD8BM3LXd1iR0sZC8VZumf9TDp+flZ3Pa0mV7wTPNC5L4/t5Z82u/Al+v5VsgBjlzLVG86exycMqjzZU8LY4yRdS1XQXPwsZrUwi/EHB9s50kg==	00001000000513723553	jueves, 25 de enero de 2024, 05:33 p. m. ANDREA MARVAN SALTIEL
TSqEcXWlXppqSOan4VvQbtu0MnetMEWT000ToEFAkibqCVf93tjFqeuoyr2YYfnh5Vdl9h0S3xYPBTJHWygdcQ/xlArVxS+RRYC5Tn+EGn4tooZOEKZm0fkMxKHxOepAD0gGPBB+dnoqzVbRa/kHGDya+WPZARfh40FnOo99h4ERwoOtgeYZ6fdy2HMPPUiYLTgXsNclfPwCbhHEJMUnaXTyI76LdzYSEr4SNrpR+8YB8ZUI49cQ4SP8pbwJnDjd+MD7klnZ86t6sJoYmMZokJRKQtF9ZPGnLqnFRV9yzzPcjDKkDTBqYRhAGzlnF5UN5W40uYkMlrSc2iDp6zGArQ==	00001000000505536123	jueves, 25 de enero de 2024, 05:23 p. m. RODRIGO ALCAZAR SILVA
CGODhBtAJBROLBMQhsU95l1ONpo5J1UA7DTpvCt9mHT3UCA5R38URcTR+Csb6/lBZY5A9VZHF5q0VmteEGcPmi51dgTC8QP4VWrdNJoUxolIGCEgfaL0OjRP12AlKEQrgV3uxFytxwf/1W2KZuv1Rw9vLZsGri+faxBxd/YU3ejIkvNgSMBKEAj8KDSYwjX9g7XrgZXPF43AH2ihpnjFl6liJzr0Gw7jwDYA+QX4e63MtXpRRQVwZvbUAu8juOKZPGmW4Jr4lsEgEAqKczLvMVKh2gxh6hoelHzDDJLjmid0hcUuhiuHJXtbEz+eaCc3KmPWDVnPmQSlxyRbjr7w+w==	00001000000513129202	jueves, 25 de enero de 2024, 03:47 p. m. ANA MARIA RESENDIZ MORA
NpDAFWDddGS4A6JXy1Sx5YzWa6H8wfZj5vFO9KUB6lFOO5DUguxYcMLXgwCqLILhlPhFkVMI+5dUvyNzkw+CmCXJjHGeqMkYU3My8Ov+BWw7/5xu1Yz8dggdGio6CHr663XdbzOD654rSlHgQcbcxCBbDl1tQq+BbCuMbZ/H/S3QH1hBE1UEHZIhe7YXDNkN4DbI+VlQF6JvzT9Cjscvcx5Uuzltuy/0OYJUAOQCmQkkN4HAPA3CYYvGG1ZOZSmqrWhV1NoUQ2C8S5xQagdkrnlnV2rOWrTll7UYYPZcxb2rPq1gfb7T1b7yi5sCtXiV8FDoFeLT0stDsps7UAFmaA==	00001000000704356265	jueves, 25 de enero de 2024, 03:33 p. m. GIOVANNI TAPIA LEZAMA
GjnhDTXmoo5xGT8rJcAobTq64R1ujY7Hp6Ag5yyt8DrPsTEmSILCdldYOQg79oeZBFY/JMYt0wKZjEmTk73luQ/VvMCXXA/9nm+77CBDlTZzGTavZLFdr5DSTjibNMgADddBJPHi+oR522QwlGFr3AK4/C72A9Xcf6FX32x8UCb5foM3WTeaDJ3z+g+UM3YSqBWul8G0CuEd8vWi6ZDXqc7vxVPvfzaOxYP5LjHuS4lE2nlffBcLYZ3CNwc2rdgdNsLW2xnzA+hlHr7nZ4H+G57FV7DcogHfbUVoBzFtXHkO/bwwAXCGc/eVZbAAl972o7Tb0Z+XOlzLcjQhymS7g==	00001000000512348861	jueves, 25 de enero de 2024, 03:04 p. m. ALEJANDRO FAYA RODRIGUEZ
P5fYgNtPS7A3A0/LfMugIrKGFh32vnLyVfNWltWoqAQlfLTiQUaojzuba46wPhBz1gDzHwzfj97dNsTvcslaf/riNFv4r2x6/t8sD8q0ilQxp9lrpK7yiZK0RdBIuRa9h4+PHeL9CRgnXlneRqzyO8SC+7HMnO0I8oM/gZv3Xd2FuAsrsHZ3mGLGYdOPlizPPu9TcsOUZz/o6ZQuMzVhhsCWpci20zf08fkdU47MGVp9lkhOQWlbcL1/YQrlNQPINI1IFcQU0BoccjhdORDV8XUL14BLSJA0KWF3fPK9ImlUwr+5jrQoD+i8UXFSewMmF8/Ueq8Vq2msJQ/WAdloRA==	00001000000703050164	jueves, 25 de enero de 2024, 02:43 p. m. BRENDA GISELA HERNANDEZ RAMIREZ