



001

PLENO
OPN-008-2019

Ciudad de México, a 7 de noviembre, de 2019.

C. JAVIER JIMÉNEZ ESPRIÚ
Secretario de Comunicaciones y Transportes

C. HÉCTOR LÓPEZ GUTIÉRREZ
Coordinador General de Puertos y Marina Mercante
Secretaría de Comunicaciones y Transportes

SENADOR VÍCTOR MANUEL PÉREZ DÍAZ
Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes
Senado de la República, LXIV Legislatura, H. Congreso de la Unión

DIPUTADO RAÚL GRACIA GUZMÁN
Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes
Cámara de Diputados, LXIV Legislatura, H. Congreso de la Unión

Presente

Asunto: Se emite opinión.

Con fundamento en los artículos 28, párrafo décimo cuarto y vigésimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM); 1, 2, 10, 12, fracciones I, XV, y XX, y 18 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE);¹ y 1, 4, fracción I, 5, fracciones I, XI y XVII del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO),² el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN o COFECE) emite la presente opinión con el fin de promover la aplicación de principios de competencia y libre concurrencia en la proveeduría de servicios de maniobras portuarias.

I. Importancia de los puertos en el transporte de mercancías.

Los puertos marítimos son nodos logísticos por los que ingresan al país una gran cantidad de bienes de consumo generalizado e insumos que requiere la planta productiva nacional, así como el punto de origen de múltiples exportaciones mexicanas. En 2018, el 31.6% del valor total del comercio internacional de México se movió por vía marítima, solo superado por el autotransporte con el 55.5%. El 34% del valor total de las importaciones y el 21% de las

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 23 de mayo de 2014, modificada mediante Decreto publicado en el mismo medio de información oficial el 27 de enero de 2017.

² Publicado en el DOF el 8 de julio de 2014 y su modificación publicada en el mismo medio oficial el 11 de julio de 2019.

FE

DM
J

exportaciones se realizaron por vía marítima. De hecho, el valor total de las exportaciones por vía marítima creció 16% de 2017 a 2018 y las importaciones por ese mismo canal se incrementaron en 14%.³ Esta función ubica a los puertos como un elemento fundamental de las cadenas logísticas de distribución de mercancías,⁴ ya que son los puntos en los que convergen las redes de transporte naviero, ferroviario y carretero que conectan los centros de producción o importación con los centros de consumo en el territorio nacional.

Por su capacidad para recibir, entregar y movilizar grandes volúmenes de productos, las terminales e instalaciones portuarias tienen un papel importante para lograr que los costos de traslado de los productos sean eficientes y permitan precios competitivos, y de esta manera contribuyan al crecimiento de la economía nacional y a mejorar el bienestar de la población.

Principales flujos de mercancías en el sistema portuario nacional.⁵

La carga comercial que se transporta vía marítima se maneja en 40 puertos.⁶ La mayor parte del tráfico de altura⁷ se atiende en 18 puertos concesionados a diferentes Administraciones Portuarias Integrales (API)⁸ federales,⁹ en tres puertos concesionados a API estatales,¹⁰ y en dos instalaciones fuera de recintos de API.¹¹

³ Fuente: Exportaciones e importaciones de mercancías según modo de transporte, INEGI. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/default.html?nc=836>.

⁴ Las cadenas logísticas integran distintos servicios para el traslado de mercancías desde los puntos de producción hasta su entrega al consumidor o usuario final, que incluyen la carga, descarga, transporte terrestre y marítimo, almacenamiento, servicios aduanales, inspecciones de seguridad y sanitarias, entre otros.

⁵ Se integra por 117 puertos habilitados por decreto: 74 concesionados a una API federal, estatal o municipal y 43 fuera de recintos de API. Fuente: Sistema Portuario Nacional (SPN), Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (CGPMM-SCT). Disponible en: <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/documentos/sistema-portuario-nacional>.

⁶ No se incluyen los dedicados al turismo o a la atención de pasajeros. Fuente: Informes estadísticos mensuales sobre movimientos de carga, buques y pasajeros en los puertos de México, Dirección General de Puertos, CGPMM (DGP-CGPMM-SCT). Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/index.php?id=198>.

⁷ El artículo 9 de la Ley de Puertos clasifica a los puertos y terminales como 'de altura' cuando atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales.

⁸ Empresa mercantil que recibió del Gobierno Federal, a través de la SCT, la concesión para desarrollar, administrar y operar un recinto portuario (o puerto), y proporcionar servicios portuarios respectivos.

⁹ Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz, Altamira, Tuxpan, Coatzacoalcos, Progreso, Topolobampo, Guaymas, Mazatlán, Dos Bocas, Salina Cruz y Puerto Chiapas. Fuente: SPN, CGPMM.

¹⁰ Cayo Arcas en Campeche, Punta Venado en Quintana Roo e Isla San Marcos en Baja California Sur. Fuente: SPN, CGPMM y <http://calica.com.mx/quienes-somos/>.

¹¹ Isla Cedros y Guerrero Negro, ambos en Baja California, concesionados a Exportadora de Sal, S.A. de C.V. (coinvertión entre el Fideicomiso de Fomento Minero y Mitsubishi Corporation). Fuente: SPN, CGPMM. Disponible en: http://www.essa.com.mx/acerca_de_essa.aspx y http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5065591&fecha=24/10/2008.

Respecto al tipo de mercancías que se exportan e importan por puertos (tráfico de altura), destacan (ver Figura 1):¹²

- Cargas en contenedores:¹³ Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira, que suman el 95% de las importaciones y el 91% de las exportaciones.
- Maíz, trigo, otras semillas y granos a granel: Veracruz, Progreso, Manzanillo, Tuxpan y Coatzacoalcos manejan el 93% de las importaciones, mientras que Guaymas, Topolobampo y Veracruz el 94% de las exportaciones.
- Automóviles: Lázaro Cárdenas, Veracruz y Mazatlán atienden el 97% de las unidades importadas, mientras que Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira, el 90% de las exportaciones.
- Petróleo y sus derivados: las importaciones se componen principalmente de gasolinas, diésel, turbosina y gas licuado de petróleo, que en un 67% se interna a través de Tuxpan, Coatzacoalcos y Manzanillo. De lado de las exportaciones, que fundamentalmente son petróleo crudo y en menor proporción combustóleo, el 97% se embarca en Cayo Arcas, Dos Bocas, Coatzacoalcos y Salina Cruz.
- Granel mineral: por Lázaro Cárdenas, Altamira, Veracruz y Manzanillo se importa el 86%. Por Punta Venado, Isla Cedros, Isla San Marcos y Guaymas salen el 83% de las exportaciones.

En cuanto al transporte marítimo entre puertos nacionales (tráfico de cabotaje), destacan (ver Figura 1):¹⁴

- El 100% de las cargas en contenedores y del granel agrícola sale de los puertos de Salina Cruz y Topolobampo. En el primer caso se dirige en su totalidad al puerto de Mazatlán; y en el segundo, el 94% llega a Coatzacoalcos, Puerto Chiapas y Progreso (hacia los últimos dos, a través del Canal de Panamá).
- De los productos petroleros, que en su totalidad son gasolinas, diésel, turbosina y combustóleo, el 88% sale de Coatzacoalcos, Salina Cruz y Dos Bocas. Los principales destinos, que suman el 51% del volumen, son Progreso, Veracruz y Guaymas.

¹² Cifras calculadas con datos del Informe Estadístico Mensual. Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros, enero-diciembre 2016-2017, DGP-CGPM-SCT. Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/index.php?id=5922>.

¹³ Un contenedor es una caja metálica con tamaños estandarizados que facilita el traslado de una gran variedad de alimentos enlatados, carne, frutas y verduras congeladas, ropa y calzado, maquinaria y equipo, entre otras mercancías.

¹⁴ El tráfico de cabotaje se realiza en barcos que solo transitan entre puertos nacionales. No existen movimientos con automóviles en esta modalidad.

- El 86% del granel mineral sale de Isla Cedros y Guaymas, y el 83% tiene como destino Guerrero Negro, Guaymas y Manzanillo.

Además, los puertos son nodos clave para el abasto de insumos para producir bienes de consumo básico. Al respecto, cabe resaltar que:

- Más del 60% de las importaciones de maíz, trigo y otras semillas que son insumos para la producción de carne, leche, pan, huevo, pollo, aceites y grasas comestibles y otros productos indispensables para que la población pueda cubrir sus necesidades básicas, se internan al territorio nacional a través de los puertos de Veracruz, Tuxpan, Coatzacoalcos, Progreso y Manzanillo y desde ahí se distribuye a las distintas regiones del país.¹⁵
- En el puerto de Topolobampo se embarca maíz cosechado en el estado de Sinaloa para atender principalmente, a través de tráfico de cabotaje, el consumo de tortilla en los estados de Oaxaca, Chiapas, Yucatán, Sonora, Michoacán y Veracruz,¹⁶ que en la mayor proporción se destina a los programas de Diconsa.¹⁷

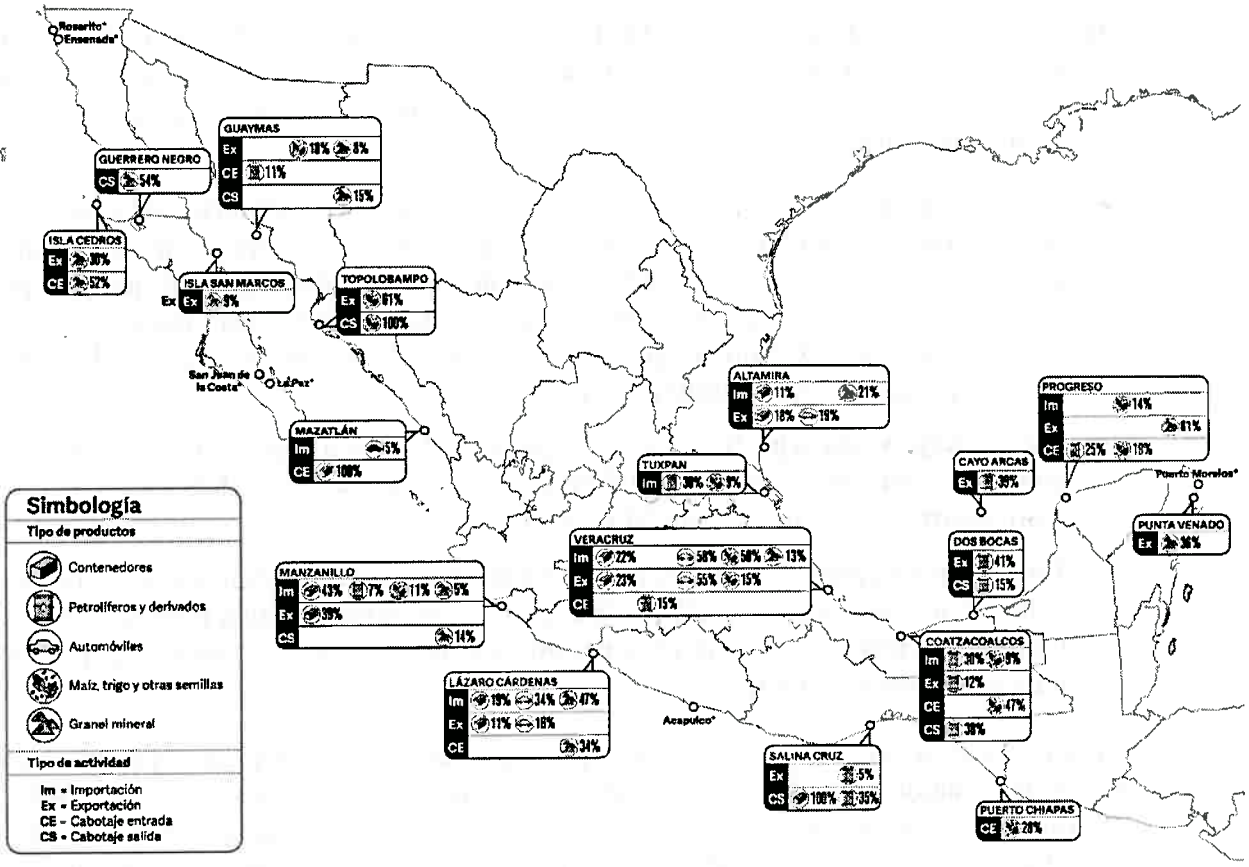
Figura 1. Comercio exterior e interior por vía marítima en México, 2017

[espacio sin texto]

¹⁵Cifra calculada con información del Anuario Estadístico del Movimiento Portuario 2017, Dirección General de Puertos, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2016/Anuario/Anuario2017.html (DGP-CGPMM, Anuario 2017).

¹⁶Fuente: *Idem*.

¹⁷Órgano desconcentrado que tiene la misión de garantizar el abasto oportuno de productos básicos y complementarios, a precios accesibles, en localidades rurales de alta y muy alta marginación. Véase en: <https://www.gob.mx/diconsa>.



II. Consideraciones en materia de competencia y libre concurrencia en la proveduría de los servicios de maniobras portuarias.

Por la función que desempeñan los puertos como puntos de acceso al mercado nacional o internacional, su funcionamiento deficiente podría convertirlos en cuellos de botella para la circulación de mercancías, lo cual conlleva distorsiones a la eficiencia en el funcionamiento de diversos mercados y cadenas productivas.

En este sentido, para que las cadenas de distribución de bienes de consumo final e insumos en diferentes industrias funcionen, es fundamental la operación eficiente de las terminales e instalaciones portuarias en las que se proporcionan los servicios de maniobras (incluyendo la calidad en el servicio y niveles tarifarios competitivos). Más aún, en virtud de que muchos productos que ingresan a través de los puertos mexicanos son insumos alimentarios (por ejemplo, maíz, trigo y otras semillas), las condiciones en las que estos servicios de maniobras se ofrecen en los puertos mexicanos impactan en los precios finales de múltiples bienes de consumo popular.

68

du

8



Conforme al artículo 44 de la Ley de Puertos (LP o LEY),¹⁸ los servicios de maniobra son servicios portuarios relativos a la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.¹⁹ Los servicios de maniobras dentro de un puerto incluyen:

- **Carga o descarga.** Acciones para cargar o embarcar mercancías, así como para descargarlas o desembarcarlas del buque. Pueden prestarse a través de una terminal que se especializa en la maniobra de un solo tipo de producto (por ejemplo, para granos y semillas a granel, para productos minerales a granel, para líquidos a granel o para contenedores). También puede ser no especializada, cuando se atienden varios tipos de productos en una terminal o instalación.²⁰
- **Almacenaje y manejo.** Se trata de la guarda de mercancías en almacén, patios o cobertizos, que generalmente requiere de maniobras de estiba/desestiba²¹ y, en su caso, acarreo dentro de la terminal o instalación.
- **Entrega o recepción.** Acciones que incluyen acarrear las mercancías del almacén al vehículo terrestre que las recibirá para sacarlas del puerto, o bien para recibirlas del transporte terrestre que las llevó al puerto para depositarlas en el área de almacenaje para su posterior embarque.

De acuerdo con el artículo 20 de la LEY, para que un agente económico pueda ofrecer servicios de maniobras dentro de los recintos portuarios concesionados a una API, es necesario contar con un contrato de cesión parcial de derechos.²² Mediante este contrato, la API cede a un tercero (cesionario) el derecho a explotar de manera comercial cierta superficie

¹⁸Publicada en el DOF el 19 de julio de 1993, última reforma DOF 19-12-2016. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65_191216.pdf.

¹⁹Artículo 44, fracción. III, de la LP. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65_191216.pdf.

²⁰Por tipo de producto, las maniobras también se distinguen por los equipos que se utilizan. Por ejemplo, en productos agrícolas y minerales a granel pueden ser mecanizadas (con bandas móviles conectadas a silos o bodegas) y semi mecanizadas (con grúas de barcos y equipos de tierra); y en contenedores especializada (grúas de pórtico en muelle y de patio), semi especializada (con equipo móvil en tierra) y convencional (con equipo del buque). Véase Informes estadísticos de los puertos de México. Rendimientos por Tipo de Carga, DGP-CGPM. Disponibles en <http://www.sct.gob.mx/index.php?id=199>.

²¹Estiba se refiere a colocar o acomodar convenientemente las mercancías o efectos para que quepan más en un mismo sitio; desestiba se refiere a retirar o tomar la carga que se encuentre estibada en las bodegas o vehículos dentro de la zona federal para depositar en el lugar o vehículo que se haya escogido. Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/JURE/doc/regl-maniobras-zonas-fed-terrestres.pdf>

²²El artículo 20 de la LEY establece que “[...] *Los interesados en [...] prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables. [...]*”

dentro del recinto portuario,²³ para construir y operar una terminal o instalación con el objetivo de proporcionar los servicios de maniobras.

Para maximizar el aprovechamiento del espacio y la infraestructura de los puertos, y asegurar que la prestación del servicio de maniobras se dé en las mejores condiciones de precio, calidad y oportunidad para los usuarios es recomendable que:

- i. Las APIs asignen los contratos de cesión parcial de derechos a través de licitaciones entre distintos interesados, para que el ganador del concurso sea aquel agente económico que efectivamente tiene la capacidad de prestar los servicios de la forma más eficiente posible.
- ii. En los casos en los que sea posible (porque el espacio del puerto lo permite y porque hay suficiente demanda), asegurar que por puerto existan dos o más terminales o instalaciones para atender el mismo tipo de carga, y que entre estas haya competencia.
- iii. En los casos en los que no sea posible que más de un agente ofrezca los servicios, establecer los mecanismos regulatorios basados en un análisis de costos para que éstos se presten en condiciones eficientes y al mejor precio posible.

A continuación, se presentan algunas consideraciones para fomentar la asignación y ejecución de los contratos de cesiones parcial de derechos conforme a los principios de competencia económica, para favorecer la prestación eficiente de los servicios de maniobras portuarias.

1. Incorporar medidas protectoras y promotoras en materia de libre competencia y competencia en los concursos de licitación de los contratos de cesión parcial de derechos y en la evaluación de los participantes en éstos.

Como se mencionó, la realización de concursos competidos para la asignación de los contratos es la mejor forma de que éstos se asignen a los agentes económicos más eficientes para ejercerlos. Para los servicios de maniobras, el artículo 53 de la LP establece que en los casos en que el administrador portuario contrate con terceros la operación de una terminal o instalación, o la prestación de servicios en el área a su cargo, este deberá adjudicar dichos contratos por concurso.

Para que la licitación cumpla con su función de asegurar que quien ganó el concurso efectivamente es el mejor puede prestar el servicio, es recomendable, como mínimo, que las reglas y requisitos de dichos concursos: (i) favorezcan la participación del mayor número de licitantes posible (competencia); y (ii) promuevan la presentación de posturas que ofrezcan

²³ Conforme al artículo 2, fracción III de la LP, un recinto portuario está formado por superficies de tierra y agua confinadas, que por su naturaleza son limitadas y constituyen un recurso escaso que se agota en la medida en que se ceden los espacios libres. Estos bienes son propiedad de la Nación (del dominio público de la Federación).

LF

DU

las condiciones más favorables para la convocante y para la prestación del servicio (competencia).

En cuanto a la concurrencia, resulta importante que en los documentos del concurso se establezcan únicamente los requisitos de participación estrictamente necesarios y que estos sean transparentes, objetivos y no discriminatorios, evitando reglas de participación desproporcionales o que favorezcan a algunos agentes en particular. En cuanto a la competencia, entre otras cuestiones, es recomendable que se utilicen criterios objetivos y transparentes para calificar la solvencia técnica y económica de las propuestas para asignar los contratos.²⁴

Justamente para promover la incorporación de estas medidas protectoras de la libre concurrencia y competencia en los documentos de los concursos, la COFECE opina sobre los documentos de los concursos que las API ponen a su consideración y sobre la posible participación de agentes económicos interesados en obtener estos contratos, con el objetivo de prevenir que alguno de ellos obtenga una participación de mercado que pudiera generar efectos adversos al proceso de competencia y libre concurrencia o restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados.²⁵

Aun cuando cada concurso tiene sus particularidades, conforme a su experiencia en los últimos años en la revisión de más de 100 documentos relacionados con estas licitaciones,²⁶ la COFECE ha identificado que resulta importante la incorporación de las medidas que se enlistan a continuación en los documentos de los concursos y durante la ejecución de los contratos.²⁷

a. Medidas para garantizar la mayor concurrencia en los procesos de licitación:

- Imponer únicamente los requisitos necesarios en cuanto a las características de la infraestructura y el equipamiento (por ejemplo, para garantizar la seguridad o ciertos objetivos básicos de capacidad), de manera que la competencia por el contrato sirva como mecanismo para que el cesionario sea quien ofrezca las mejores condiciones de inversión y desarrollo para el cumplimiento del objeto del concurso.

²⁴ Cofece (2016), *Recomendaciones para promover la competencia y la libre concurrencia en la contratación pública*. Disponible en:

<https://www.cofece.mx/cofece/attachments/article/38/RecomendacionesContratacionPublica-v2.pdf>

²⁵ De conformidad con los artículos 29 y 59 de la LP, los artículos 12, fracciones X y XIX; 18, párrafo séptimo; 98, párrafo tercero; 99, fracción III de la LFCE y el artículo 111, fracción V, de las DRLFCE.

²⁶ Desde el último trimestre de 2013 hasta el tercer trimestre de 2019, la COFECE ha emitido 103 opiniones sobre bases de licitaciones o concursos con fundamento en los artículos 98, último párrafo y 99 de la LFCE. Fuente: <https://www.cofece.mx/planeacion-y-evaluacion/>

²⁷ También se ha considerado importante que en el calendario de actividades del concurso la fecha entre la apertura de propuestas económicas y la resolución de la COMISIÓN sea lo más cercana posible.



PLENO
OPN-008-2019

- Para acreditar la capacidad técnica, operativa y administrativa, considerar la experiencia en puertos del territorio nacional o del extranjero en todas las cargas posibles que sean similares o compatibles con las que comprenda el objeto del concurso.
 - Las garantías de seriedad procedimental para participar en el concurso y de cumplimiento del contrato objeto del concurso se puedan presentar a través de fianza, carta de crédito o cualquier otro instrumento financiero que de conformidad con la legislación aplicable permita establecer garantías similares.
- b. *Medidas para garantizar una evaluación objetiva para la asignación de los concursos:*
- Para la etapa técnica: Establecer criterios predeterminados, transparentes y sin ambigüedades para evaluar las propuestas técnicas, que no dependan de la interpretación de la convocante. En este sentido, lo más favorable para la competencia es un sistema binario que permita determinar con toda claridad si se cumple o no con cada requisito; por ejemplo, a través de la presentación y/o verificación de los documentos que acrediten o muestren que se cumple con los requisitos técnicos especificados en los documentos del concurso (como contar con seguros, con un programa de inversiones, especificar los equipos que se utilizarán, etc.).
 - Para la etapa económica: Determinar que el ganador será quien ofrezca la contraprestación inicial más elevada habiendo cumplido con los requisitos técnicos correspondientes.
- c. *Medidas para incorporar aspectos de competencia en los contratos:*
- No incluir en el contrato exclusividades o preferencias, salvo que ello sea estrictamente necesario para asegurar inversiones en infraestructura.
 - Que el contrato no implique que otros similares que se otorguen en el futuro se supediten a las características de las instalaciones y equipos que haya ofrecido el cesionario que ganó dicho concurso.
 - Especificar en el contrato que, en caso de que el ganador pretenda en el futuro ceder el contrato en favor de otro agente económico, o vender parte o todo el capital social de la cesionaria, deberá necesariamente obtener opinión favorable previa de la COFECE.
 - Establecer que, si el ganador del concurso pretende a su vez celebrar contratos con terceros que sean cesionarios en otros puertos, deberá obtener previamente opinión favorable de la COFECE.

Dado que la opinión de la COFECE a los documentos relacionados con un concurso se realiza en una etapa previa a que se adjudique el contrato objeto de la licitación, se considera

necesario que la LP prevea mecanismos explícitos para que los documentos efectivamente mantengan los términos sobre los que esta autoridad emitió su resolución, así como las medidas promotoras de competencia que la COMISIÓN dictamina. En caso contrario, podría comprometerse la competencia en la prestación de los servicios de maniobra.²⁸

Para incorporar medidas protectoras y promotoras en materia de libre competencia y competencia económica en los concursos de licitación de los contratos de cesión parcial de derechos y en la evaluación de sus participantes, se recomienda:

- i. Establecer en la LEY la obligación, en el sentido de que las API incluyan los aspectos y recomendaciones señaladas en la opinión emitida por esta autoridad (en términos de la LFCE y sus disposiciones) sobre dichos los documentos de los concursos.^{29,30}
 - ii. Modificar el artículo 127 de la LFCE para que se haga explícito las multas y los montos de sanción a las que se pueden hacer acreedoras las API por incumplir las resoluciones de la COFECE.
2. **Limitar el otorgamiento de exclusividades y evitar ventajas exclusivas que puedan afectar el proceso de competencia mediante modificaciones a las reglas de operación del puerto o a los contratos.**

En algunos puertos, por su tamaño y/o por el nivel de demanda por los servicios de maniobras, se podría justificar la existencia de una única instalación o terminal. Cuando no se observen tales circunstancias, es deseable que en cada puerto comercial existan dos o más terminales o instalaciones para atender el mismo tipo de carga, y que concurren varios

²⁸ Por ejemplo, el ganador del concurso para prestar las maniobras en el puerto de Topolobampo actualmente es el único agente que presta los servicios de maniobras a granel agrícola en este puerto. No obstante, al momento de emitir su opinión para este concurso, la API también prestaba servicios de maniobra que eran alternativa a los prestados por el ganador del concurso y se señalaba que los seguiría prestando. Posteriormente la SCT ordenó a la API dejar de ofrecer sus servicios.

²⁹ Adicionalmente, es posible evaluar la pertinencia de establecer en el artículo 53 de la LP que será causa de nulidad del concurso que los documentos de estos procedimientos de adjudicación no cumplan con las medidas en materia de competencia y libre competencia emitidas por la COMISIÓN. Por ejemplo, el artículo 24, fracción III de la Ley de Hidrocarburos establece que “[l]as bases del procedimiento de licitación y adjudicación de los Contratos para la Exploración y Extracción, que se pongan a disposición de los interesados, deberán: Contar con opinión previa de la Comisión Federal de Competencia Económica, la cual versará exclusivamente sobre los criterios de precalificación y el mecanismo de adjudicación a que se refiere el artículo 23 del presente ordenamiento. La opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica deberá ser proporcionada en un plazo no mayor a treinta días a partir de la solicitud correspondiente; en caso de no emitirse la opinión, dentro del plazo establecido, ésta se entenderá en sentido favorable.” Fuente: Ley de Hidrocarburos. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LHidro_151116.pdf

³⁰ Por ejemplo, el artículo 56 fracción IX de la Ley de Hidrocarburos establece que la Secretaría de Energía y la Comisión Reguladora de Energía podrán revocar permisos cuando no se acaten las resoluciones que, en el ámbito de su competencia, expida la COFECE. Fuente: Ley de Hidrocarburos. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LHidro_151116.pdf



oferentes de servicios portuarios de maniobras en muelles públicos y otras áreas de uso común, en donde sea eficiente. Es decir, que exista competencia en los servicios de maniobra. Lo anterior es posible, por ejemplo, en los puertos de Veracruz, Lázaro Cárdenas, Altamira y Manzanillo.

En este sentido, en los casos en donde es viable tener más de un oferente, además de llevar a cabo concursos para la adjudicación de estos contratos, también es importante que en estos y en las reglas de operación de los puertos no se establezcan condiciones discriminatorias entre quienes ofrecen estos servicios de maniobras.³¹

La normativa de puertos prevé la posibilidad de modificar las reglas de operación del puerto y de los contratos de cesión parcial de los derechos.³² Al respecto, es necesario asegurar que dichas modificaciones no alteren o distorsionen de manera negativa las condiciones de competencia en los servicios de maniobra en el puerto.³³

Si bien, conforme a los artículos 29 y 59 de la LP dichas modificaciones deben ajustarse a las disposiciones en materia de competencia económica, es importante que la normativa contenga previsiones específicas adicionales para (ver ejemplos en el Cuadro 1):

- Evitar otorgar exclusividades *de facto o prerrogativas* a algún operador, incluso cuando el artículo 28 de la LP lo prohíbe, ya sea por tipo de terminal, por instalación, por producto o en el uso de ciertas áreas de uso común.
- Evitar conferir condiciones ventajosas a ciertos agentes.
- No restringir el tipo de carga que puedan manipular las terminales de usos múltiples en favor de otras terminales especializadas, más cuando eso genera exclusividades.

³¹ Conforme al artículo 40 fracción VII de la LP, es facultad de las API formular las reglas de operación del puerto “que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría.”

³² Los artículos 81 y 82 del Reglamento de la Ley de Puertos (REGLAMENTO) regulan la modificación de las reglas de operación. A su vez, el capítulo 4.2 de las Regla de Carácter General en Materia Portuaria (REGLAS) prevé la posibilidad de realizar convenios modificatorios a los contratos de cesión parcial de derechos. Ver Reglas de Carácter General en Materia Portuaria. Disponible en: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5461714&fecha=22/11/2016

³³ Cabe mencionar que, conforme al artículo 61 de la LFCE, la COMISIÓN está facultada para no autorizar o en su caso investigar y sancionar aquellas concentraciones cuyo objeto o efecto sea disminuir, dañar o impedir la competencia y la libre concurrencia respecto de bienes o servicios iguales, similares o sustancialmente relacionados. Aunado a esto, la LFCE define una concentración como “la fusión, adquisición del control o cualquier acto por virtud del cual se unan sociedades, asociaciones, acciones, partes sociales, fideicomisos o activos en general que se realice entre competidores, proveedores, clientes o cualesquiera otros agentes económicos.”

- No restringir la operación de maniobristas en las diferentes terminales (por ejemplo, en las terminales de uso múltiple), más cuando eso genera exclusividades.

Cuadro 1. Ejemplos en el otorgamiento de exclusividades y de ventajas exclusivas

- En el puerto de Veracruz existen dos oferentes de servicios a contenedores, uno con maniobra especializada y otro semi especializada. A este último operador se le ha autorizado recibir embarcaciones de longitud menor frente a los autorizados al operador especializado. Esto ha resultado en una participación de mercado del 85% para el cesionario especializado, misma que se podría incrementar cuando inicie operaciones su nueva terminal en la zona de ampliación de este puerto.³⁴
- En el puerto de Lázaro Cárdenas, se eliminó la posibilidad de que una terminal de usos múltiples proporcione servicios de embarque y desembarque de automóviles, lo que limita las maniobras en patios públicos y facilita que el operador de la terminal especializada en automóviles concentre el mercado.
- La API Topolobampo otorgó en un contrato de cesión parcial de derechos y en las reglas de operación del puerto, exclusividad para que el único cesionario especializado maneje todo el granel agrícola en su instalación. Asimismo, se eliminó la posibilidad de que se prestara el servicio de maniobras a granel agrícola en muelle público.³⁵ Además, se ha pospuesto de manera indefinida el concurso para una segunda instalación especializada para granel agrícola. Todo esto implica, de hecho, un monopolio en las maniobras para embarcar el maíz que se produce en el estado de Sinaloa.³⁶
- En el puerto de Manzanillo, a través de las reglas de operación, se eliminó la posibilidad de que maniobristas presten servicios a carga general en muelles públicos, lo que suprimió una importante presión competitiva para los operadores de terminales e instalaciones de este tipo de carga.³⁷

Adicionalmente, el artículo 58 bis de la LP contempla la participación de los cesionarios ya establecidos en el Comité de Planeación de los puertos, donde –entre otros aspectos– se deciden los proyectos para nuevas terminales e instalaciones, el otorgamiento de contratos para nuevos oferentes de servicios y modificaciones a las reglas de operación de los puertos.

³⁴ Expediente LI-006(03)-2017.

³⁵ Estos actos implicaron la modificación sustancial de los términos de los documentos que la autoridad de competencia analizó para emitir su opinión sobre las medidas protectoras y promotoras de la competencia y, por tanto, llevaron al incumplimiento de la resolución respectiva.

³⁶ Expediente OPN-002-2017.

³⁷ Expediente LI-14(02)-2016.

Al respecto, es necesario regular esta participación para que no facilite el conflicto de interés, ya que los operadores establecidos podrían influir para bloquear la entrada de nuevos competidores, por una parte, y mantener o ampliar su participación de mercado, por la otra.

Con el fin de que las modificaciones a las reglas de operación y/o contratos consideren medidas protectoras y promotoras en materia de libre competencia y competencia económica, se recomienda:

- i. Establecer en la LEY que los cesionarios deberán obtener la opinión favorable previa de la COFECE para solicitar que se modifique el objeto de su contrato.
- ii. Establecer en el artículo 51 de la LP que en los contratos de cesión parcial y de prestación de servicio y en sus modificaciones no se podrán otorgar exclusividades, preferencias, prioridades o derechos dirigidos a favor de algún tipo de instalación, terminal, producto, servicio o cesionario.
- iii. Considerar en el artículo 65 de la LEY sanciones económicas por incumplir el precepto señalado en el inciso anterior e incluir en el artículo 33 de la LP como una causal de revocación de concesión a la API la reincidencia a este respecto.
- iv. Limitar y establecer reglas de participación de los agentes establecidos en los Comités de Planeación, así como evitar su participación en decisiones sobre variables o factores que les puedan otorgar una ventaja indebida frente a potenciales entrantes.

3. Limitar las adjudicaciones directas y prórrogas de los contratos.

Como se mencionó, hay algunos casos en los que las condiciones del puerto y de la demanda permiten la operación de dos o más oferentes para prestar los servicios de maniobra. En tales escenarios, para maximizar el aprovechamiento de los espacios portuarios, es deseable que existan concursos por dichos espacios, ya que esta es la mejor forma de asegurar que sean asignados a quien de mejor manera podrá prestar el servicio. También debe buscarse que la duración de los contratos -incluyendo sus prórrogas- sea la suficiente para promover la inversión en el puerto, sin que esto implique impedir que otros operadores interesados puedan, eventualmente, acceder a dichos contratos.

Como ya se señaló, el artículo 53 de la LP establece que la primera opción de asignación de los contratos de cesión es a través de un concurso. También es cierto que, en casos excepcionales, asignar los contratos directamente podría ser eficiente, por ejemplo, cuando existe un terreno contiguo al puerto o a la instalación de cierto agente sobre la que no hay otro interesado en utilizarlo y que de otra forma se retrasaría su aprovechamiento o incluso quedaría sin usarse.

La LEY contiene disposiciones que permiten la asignación directa de ciertos espacios. Por ejemplo, en su último párrafo, el artículo 24 permite la asignación directa de áreas del

014



dominio público para operar terminales de uso particular a propietarios que colinden con la zona marítimo terrestre de un puerto. Asimismo, el séptimo transitorio de la reforma de la LP publicada el 11 de junio de 2012, permite autorizar ampliaciones que impliquen crecer hasta en una posición adicional de atraque y sus respectivas superficies terrestres a los operadores que cuenten con contratos de cesión parcial de derechos, sin que deban concursarse, siempre y cuando existan por lo menos dos terminales o instalaciones portuarias del mismo giro de distintos operadores en un puerto.³⁸

Estas excepciones, si no se utilizan adecuadamente, abren la posibilidad de que ciertos agentes adquieran valiosas superficies terrestres sin que medie una licitación (ver ejemplos en el Cuadro 2), privando a nuevos agentes o a competidores que ya operan en el puerto a que concursen para operar en estos espacios, pudiendo ser ellos los más eficientes para explotarlos en beneficio de los usuarios de los servicios de maniobras.

Por otro lado, podría darse el caso de que la API retrase o no realice concursos para adjudicar contratos a nuevos prestadores de servicio, incluso cuando las condiciones para que opere más de uno existan.³⁹ Esto prolonga la operación de algunas instalaciones en condiciones de exclusividad, impidiendo a los usuarios beneficiarse de la competencia (ver ejemplos en el Cuadro 2).

<p align="center">Cuadro 2. Ejemplos de asignaciones directas y dilación a la entrada de nuevos participantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - En el puerto de Manzanillo se autorizó una ampliación de superficie a uno de los operadores ya establecidos a través de una asignación directa que implicó un incremento adicional de su terreno cercano al 30%.⁴⁰ - En el puerto de Topolobampo se ha observado la dilación del concurso para otorgar

³⁸ El séptimo transitorio de la reforma de la LEY publicada 11 de junio de 2012 a la letra dice “[l]a [SCT], cuando a su juicio existan condiciones y sea conveniente para el sistema portuario nacional, podrá autorizar por una sola vez la ampliación del área de las terminales e instalaciones portuarias de uso público, que hayan sido materia de contratos de cesión parcial de derechos, registrados ante la Secretaría y vigentes a la fecha de entrada en vigor del presente Decreto. Las superficies podrán crecer hasta en una posición adicional de atraque con una longitud máxima de 350 metros y sus respectivas superficies terrestres. Dichas ampliaciones se otorgarán siempre y cuando existan por lo menos dos terminales o instalaciones portuarias del mismo giro de distintos operadores en un puerto.”

³⁹ La LEY no prevé consideraciones para evitar la dilación discrecional de los concursos, es decir, no existen disposiciones que prevengan la concentración de bienes del dominio de la Federación que afecten el interés público, por ejemplo, por medio de prever la realización de concursos de manera obligatoria y expedita cuando dicha concentración sea observada. Tampoco prevé obligaciones o sanciones por retrasar o suspender artificialmente concursos cuando existan condiciones de poca competencia.

⁴⁰ Véase Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) del Puerto de Manzanillo 2015-2020 y para 2007-2012 Disponibles en: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2110421/programa-maestro-de-desarrollo-portuario> y <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pms/pmdp/man.pdf>.

SE

J

DW

una segunda instalación especializada en el manejo de productos agrícolas a granel,⁴¹ lo que ha provocado, insuficiencia en la infraestructura especializada en granel agrícola y la concentración de los servicios de maniobras de estas cargas en un solo operador.

Finalmente, el artículo 51 de la LP contempla la posibilidad de otorgar prórrogas en los contratos de cesión, siempre y cuando el titular del contrato se encuentre al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones, debiendo presentar al administrador portuario un programa de inversión y de mantenimiento en materia de infraestructura y de equipamiento. No obstante, la LP establece plazos excesivos para estas prórrogas, que distorsiona la figura misma.⁴² La posibilidad de obtener una prórroga motiva al cesionario a realizar inversiones y a prestar el servicio en las mejores condiciones posibles a fin de obtenerla. Por otra parte, los proyectos de terminales e instalaciones, y sus contraprestaciones asociadas, se diseñan justamente para que el cesionario recupere su inversión durante la vigencia original del contrato (que van de diez a cincuenta años).

Aunque la figura de la prórroga puede incentivar la inversión, también es cierto que retrasa la realización de nuevos concursos, impidiendo una reasignación del espacio al agente económico que pueda ofrecer la mejor propuesta en términos de montos de inversión, eficiencias y tarifas que cobran a los usuarios por sus servicios de maniobra. En este sentido, sería necesario contar con criterios claros, objetivos y transparentes para prorrogar los contratos, en plazos máximos mucho menores a los actualmente previstos en la ley.

Dado que, por regla general, la competencia por los contratos es la mejor forma de asegurar su adjudicación a los agentes más eficientes, se recomienda:

- i. Determinar que, en caso de que algún interesado realice una solicitud a la API sobre la realización de un concurso para adjudicar cualquier espacio, dichas solicitudes deberán hacerse públicas, y el concurso deberá llevarse a cabo dentro de un plazo

⁴¹ El contrato de cesión parcial para la primera instalación se otorgó en junio de 2013. El PMDP del Puerto de Topolobampo 2012-2017 preveía el concurso de la segunda instalación en 2017. Sin embargo, el PMDP 2017-2022 pospuso la ejecución a 2017-2018. En 2015 la API convocó al concurso, pero lo canceló a finales de ese año y, a la fecha, no se ha instrumentado el concurso. Fuente: <https://www.puertotopolobampo.com.mx/descargas/PM DP APITOP O 2017-2022 AUTORIZADO.pdf> p. 45, <https://www.puertotopolobampo.com.mx/infraestructura/terminales-e-instalaciones/>, <https://www.puertotopolobampo.com.mx/descargas/PM DP 2012 2017.pdf>, p. 130 y expediente LI-010-2015.

⁴² El artículo 23 de la LEY, establece que las concesiones podrán ser prorrogadas hasta por un plazo igual al original (cuya extensión máxima es de 50 años). Además, conforme al artículo 51 los contratos de cesión deben otorgarse por un tiempo no mayor a la vigencia de la concesión.

establecido.⁴³ En caso de que la API, excepcionalmente y en los casos que la LEY lo prevea, decida adjudicar una superficie terrestre directamente o no realizar el concurso, habrá de justificar dicha decisión y hacerla pública.

- ii. Establecer en el artículo 24 de la LP que las áreas dentro del recinto portuario que colinden con terrenos fuera de este se asignarán preferentemente por concurso cuando existan manifestaciones de interés sobre los mismos; y excepcionalmente la API podrá adjudicarlos directamente solo en caso de que de otra manera los espacios no serían utilizados, justificación que tendrá que hacerse pública.
 - iii. Analizar el impacto del séptimo transitorio de la reforma de la LEY publicada 11 de junio de 2012 sobre la eficiencia del mercado, y en su caso, eliminarlo.⁴⁴
 - iv. Establecer que antes del vencimiento de los contratos de cesión parcial de derechos, la autoridad en materia portuaria esté obligada a evaluar de manera transparente la procedencia o no de otorgar prórroga y, en caso de no cumplir a cabalidad con el contrato original, no hacerlo, teniendo la obligación de hacer pública la justificación de su decisión.
 - v. Limitar explícitamente en el artículo 51 de la LP el **plazo máximo** por el que podrán otorgarse una prórroga.
4. **Asegurar la aplicación de la regulación tarifaria ante la falta de competencia.**

Como se mencionó, en ciertos casos la poca demanda de servicios de maniobras podría hacer ineficiente o imposible la existencia de más de una instalación o terminal para atender el mismo tipo de carga dentro de un puerto comercial. En estos escenarios, es necesario asegurar que aquel oferente que cuente con la exclusividad (monopolio) para prestar cierto servicio o atender cierto tipo de carga, lo haga en las mejores condiciones posibles de precio, calidad y oportunidad para el usuario (tiempos de espera, por ejemplo). De lo contrario, al no tener competidores, estos operadores gozan de poder de mercado que podrían utilizar para aplicar tarifas elevadas de maniobras y/o ofrecer servicios ineficientes (ver Cuadro 3).

⁴³ Por ejemplo, el artículo 36 del REGLAMENTO establece que “[e]n caso de que la Secretaría revoque el registro del contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, el administrador portuario convocará, dentro de los 30 días siguientes al de la revocación, a un concurso para adjudicar nuevamente el contrato [...]” [énfasis añadido]

⁴⁴ Ver nota al pie 38 para una transcripción exacta del séptimo transitorio.



Cuadro 3. Ejemplos de puertos con solo una opción para maniobrar un tipo de carga

En los puertos que se indican a continuación existe una opción (por ejemplo, una terminal, una instalación o un proveedor activo) para proporcionar el servicio de maniobras para un tipo de carga:⁴⁵

Ensenada. Terminal especializada en contenedores.^{1/}

Guaymas. Instalación especializada en granel agrícola.^{2/}

Topolobampo. Instalación especializada en granel agrícola.^{3/}

Lázaro Cárdenas. Terminal especializada de automóviles.^{3/}

Acapulco. Terminal especializada de automóviles.^{4/}

Veracruz. Terminal especializada en contenedores.^{1/}

Progreso. Terminal especializada en granel agrícola.^{3/5}

1/ La tarifa se encuentra regulada hasta que la SCT considere que existen “*condiciones de sana competencia*”, y el operador podrá hacer uso del procedimiento establecido en el artículo 62 de la LEY.

2/ El contrato de cesión parcial establece que las tarifas están sujetas a regulación.

3/ El contrato de cesión parcial establece que el cesionario podrá establecer libremente sus tarifas.

4/ Del Programa Maestro de Desarrollo Portuario se desprende que establece libremente sus tarifas.

5/ En el Puerto de Progreso se observa, además, que el cesionario de la terminal especializada en granel agrícola es también el único que proporciona el servicio de maniobras no especializadas a estos productos en el muelle de uso común que se encuentra en las áreas de uso común conocidas como “terminal de usos múltiples”.

Para evitar dicho riesgo, la LEY otorga a la SCT la posibilidad de establecer bases de regulación tarifaria cuando no existe competencia entre oferentes. En primer lugar, el artículo 16 fracción VIII de la LP faculta a la SCT para establecer bases de regulación tarifaria cuando en determinado puerto solo exista una terminal o una terminal dedicada a la atención de

⁴⁵ Fuente: Sitios de internet: <https://www.puertoensenada.com.mx/esps/0000149/terminal-de-usos-multiples>, <https://www.puertodeguaymas.com.mx/terminales-e-instalaciones>, <https://www.puertotopolobampo.com.mx/infraestructura/terminales-e-instalaciones/>, <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/terminales-e-instalaciones>, <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pms/pmdp/aca.pdf>, <http://sct.gob.mx/normatecaNew/anexo-de-regulacion-tarifaria-de-los-titulos-de-concesion-de-las-administraciones-portuarias-integrales/>; Programas Maestros de Desarrollo Portuario de los puertos de Veracruz y Progreso; y expedientes LI-008-2017, LI-009-2017, LI-010-2015 e IEBC-002-2016.



ciertas cargas, o un solo prestador de servicios.⁴⁶ En segundo lugar, el artículo 60 de la LEY faculta a la SCT para establecer en los permisos o títulos de concesión bases de regulación tarifaria y de precios para el uso de terminales, marinas y para la prestación de los servicios cuando no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia.⁴⁷ Sin embargo, la LP no obliga al establecimiento de regulación ante la ausencia de competencia y no establece criterios técnicos para hacer aplicables estas disposiciones. Esto puede llevar a que no se establezca regulación tarifaria cuando no existan alternativas para los servicios de maniobra (ver ejemplos en el Cuadro 4 y el Cuadro 3).

Cuadro 4. Inexistencia de regulación tarifaria en Topolobampo

La discrecionalidad para determinar la regulación tarifaria ha facilitado que no se regule la tarifa a agentes que no enfrentan competencia, como el cesionario de la instalación especializada en granel agrícola en Topolobampo. Las tarifas de la instalación que proporciona servicios a este tipo de cargas no se encuentran reguladas, a pesar de que: i) no existen otros cesionarios con instalaciones para operar con este tipo de cargas; ii) el operador de dicha terminal promovió y obtuvo del regulador del sector que la API no atendiera esas cargas en los muelles de uso público; y iii) no existen puertos cercanos que puedan ser alternativas para dar servicios portuarios al maíz que se cosecha en el estado de Sinaloa. De esta forma, esa instalación pudiera ejercer su poder de mercado.

Más aún, la regulación tampoco prevé la posibilidad de regular otras condiciones de prestación del servicio en los casos en los que no hay competencia, por ejemplo, la calidad que garantice la eficiencia/tiempos del servicio y se eviten variaciones arbitrarias en la calidad del servicio.

Con el fin de asegurar condiciones eficientes en los servicios de prestación de maniobras en aquellos casos en los que no existe competencia, se recomienda:

- i. Modificar la LEY para estipular que la SCT **deberá** establecer bases de regulación tarifaria en puertos en el caso de que se actualicen los supuestos establecidos en los

⁴⁶ El artículo 16, fracción VIII de la LP señala que corresponde a la SCT establecer bases de regulación tarifaria cuando en un puerto solo exista una terminal, o una terminal dedicada a la atención de ciertas cargas, o un solo prestador de servicios y que para ello podrá solicitar la intervención de la COFECE. Sin embargo, el mecanismo de intervención de la COFECE nunca ha sido solicitado.

⁴⁷ El artículo 60 señala que las API podrán determinar las bases tarifarias y de precios a las terminales, marinas, instalaciones y prestadores de servicios, de conformidad con la regulación tarifaria que la SCT establezca en sus títulos "cuando no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia razonable". En este caso, se parte de regulación *ex ante* basada en los títulos de concesión de la API. El artículo 62 dispone que los sujetos a regulación de precios o tarifaria podrán solicitar a la COFECE un dictamen sobre condiciones de competencia para que, en su caso, la autoridad sectorial elimine o modifique dicha regulación.

artículos 16 fracción VIII y 60 de la LP, y que dicha regulación se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

- ii. Incorporar en la LP la obligación de implementar regulación tarifaria cuando exista una declaratoria de ausencia de condiciones de competencia por parte de la COFECE conforme al artículo 96 de la LFCE.⁴⁸ Esta declaratoria podría ser solicitada por la SCT, las API o los usuarios afectados.
- iii. Considerar la posibilidad de facultar a la SCT para regular otros aspectos de la prestación del servicio adicionales a los precios y las tarifas, como la calidad, en los casos en lo que no exista competencia.
- iv. Establecer criterios técnicos generales que deberá observar la regulación tarifaria (basada en un análisis de costos) considerada en la LEY.
- v. Ampliar la facultad de la API, conforme al artículo 36 del REGLAMENTO, para prestar los servicios cuando no hubiere otros prestadores de servicios, de manera que pueda ejercerla incluso cuando esta situación no se derive de la revocación de un contrato de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios.⁴⁹

Las recomendaciones anteriores se realizan a fin de promover la competencia en la prestación de servicios de maniobras portuarias en cada uno de los puertos nacionales. Existe además la posibilidad de promover la competencia entre puertos que tienen áreas de influencia de producción y/o de consumo final similares (por ejemplo, entre Veracruz y Altamira, o entre Lázaro Cárdenas y Manzanillo). Lo anterior implicaría asegurar infraestructura carretera y de conexión entre las diferentes vías férreas para que los diferentes puertos puedan ser parte de corredores logísticos atractivos en términos de ofrecer un transporte ágil y competitivo de mercancías y conectividad a lo largo y ancho del país.

Notifíquese y publíquese. Así lo resolvió, por unanimidad de votos, el Pleno de esta COMISIÓN en sesión del siete de noviembre de dos mil diecinueve, con fundamento en los artículos citados a lo largo de la presente resolución, ante la ausencia temporal del Comisionado Alejandro Faya Rodríguez, quien emitió su voto en términos del artículo 18,

⁴⁸ Conforme al artículo 96 de la LFCE, cuando las disposiciones legales o reglamentarias prevengan expresamente que deba resolverse u opinar sobre cuestiones de competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otros términos análogos, o cuando así lo determine el Ejecutivo Federal mediante acuerdos o decretos, la COMISIÓN emitirá de oficio, a solicitud del Ejecutivo Federal, por sí o por conducto de la Secretaría de Economía, a solicitud de la dependencia coordinadora del sector correspondiente o a petición de parte afectada la resolución u opinión que corresponda. Lo anterior, para efectos de que, en su caso, la autoridad coordinadora del sector pueda establecer la regulación y las medidas correspondientes, para lo cual podrá solicitar la opinión no vinculatoria de la COMISIÓN. Esto implica que la COFECE podría emitir declaratorias de competencia y de conformidad con ellas emitir recomendaciones para atender la falta de esta, no solo sobre bases de regulación tarifaria.

⁴⁹ El artículo 36 del Reglamento establece en párrafo tercero que en caso de que la SCTE revoque el registro del contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, "*si no hubiere otros prestadores de servicios el administrador portuario estará facultado para prestarlos, ya sea directamente o a través de terceros, en tanto se celebra el concurso y se adjudica el contrato nuevamente.*"



segundo párrafo de la Ley Federal de Competencia Económica. Lo anterior, ante la fe del Secretario Técnico, con fundamento en los artículos 4, fracción IV, 18, 19, 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI, del Estatuto.

Alejandra Palacios Prieto
Comisionada Presidenta

Jesús Ignacio Navarro Zermeño
Comisionado

Eduardo Martínez Chombo
Comisionado

Brenda Gisela Hernández Ramírez
Comisionada

José Eduardo Mendoza Contreras
Comisionado

Gustavo Rodrigo Pérez Valdespín
Comisionado

Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico

qu

Sierra Aranda Fidel Gerardo

De: Faya Rodríguez Alejandro
Enviado el: miércoles, 6 de noviembre de 2019 05:19 p. m.
Para: Sierra Aranda Fidel Gerardo
Asunto: Sentido del voto de los asuntos a discutirse en la 44ª Sesión Ordinaria del Pleno de la Comisión
Datos adjuntos: VOTO - DISPOSICIONES GENERALES Y POLÍTICAS DE RECURSOS HUMANOS.docx; VOTO - CNT-092-2019.docx; VOTO - CNT-098-2019.docx; VOTO - CNT-102-2019.docx; VOTO - CNT-110-2019.docx; VOTO - LI-003(1)-2019.docx; VOTO - ONCP-014-2019.docx; VOTO - OPN-008-2019.docx

Estimado Secretario Técnico,

De acuerdo con el artículo 13 de los Lineamientos para el Funcionamiento del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, le remito en versión electrónica ocho (8) documentos que contienen el sentido de mi voto respecto de cada uno de los asuntos listados en el orden del día de la 44ª Sesión Ordinaria del Pleno de la Comisión, la cual se celebrará el 07 de noviembre de 2019.

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

Atte.: Alejandro Faya Rodríguez



150

OTYKTYNTS



Alejandro Faya Rodríguez
VOTO POR AUSENCIA
44ª Sesión Ordinaria del Pleno de la
Comisión Federal de Competencia Económica

Ciudad de México a seis de noviembre de dos mil diecinueve.- Con fundamento en los artículos 18, segundo párrafo, *in fine*, de la Ley Federal de Competencia Económica;¹ 14, fracción XI del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica;² 13 y 14 de los Lineamientos para el Funcionamiento del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica,³ se emite el presente voto para los efectos legales a que haya lugar, respecto de la resolución que deberá emitir el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica en el asunto que a continuación se indica:

Número de expediente o asunto por resolver:	OPN-008-2019
Fecha de la sesión del Pleno:	Siete de noviembre de dos mil diecinueve <i>NOVENO. ASUNTOS GENERALES</i>
Descripción del asunto listado en el Orden del Día:	<ul style="list-style-type: none"><i>PRESENTACIÓN, DISCUSIÓN, Y EN SU CASO, APROBACIÓN DE LA OPINIÓN SOBRE ASPECTOS PARA PROMOVER LA COMPETENCIA EN LOS SERVICIOS DE MANIOBRAS PORTUARIAS</i>
Agente(s) económico(s) involucrado(s):	No aplica
Sentido del voto:	Aprobar

Alejandro Faya Rodríguez
Comisionado

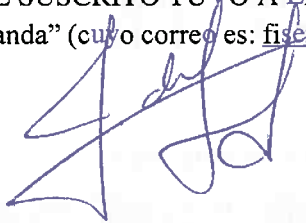
¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (en adelante, "DOF") el 23 de mayo de 2014, cuya última reforma fue publicada en el DOF el 27 de enero de 2017.

² Publicado en el DOF el 8 de julio de 2014, cuya última reforma fue publicada en el DOF el 27 de octubre de 2017.

³ Emitidos por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica el 10 de noviembre de 2016.



EL SECRETARIO TÉCNICO DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, FIDEL GERARDO SIERRA ARANDA, CON FUNDAMENTO EN EL ARTÍCULO 20, FRACCIONES II, Y XXII, DEL ESTATUTO ORGÁNICO DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA PUBLICADO EL OCHO DE JULIO DE DOS MIL CATORCE EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, **C E R T I F I C A**: QUE LA PRESENTE INFORMACIÓN, ES UNA IMPRESIÓN DE LA VISTA DE UN CORREO ELECTRÓNICO, ASÍ COMO LA IMPRESIÓN DEL CONTENIDO DEL ARCHIVO ELECTRÓNICO “VOTO – OPN-008-2019.docx”, ENVIADO EL SEIS DE NOVIEMBRE DE DOS MIL DIECINUEVE, A LAS CINCO HORAS CON DIECINUEVE MINUTOS (05:19 p.m.), EL CUAL PROVIENE DE LA DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO “Faya Rodríguez Alejandro <afaya@cofece.mx>” Y TIENE COMO DESTINATARIO A “Fidel Gerardo Sierra Aranda” (cuyo correo es: fiserra@cofece.mx); LOS CUALES EL SUSCRITO TUVO A LA VISTA Y SE OBTUVIERON DE LA CUENTA DEL USUARIO “Fidel Gerardo Sierra Aranda” (cuyo correo es: fiserra@cofece.mx) Y CONSTA DE DOS (02) FOJAS ÚTILES.- DOY FE.-



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA