



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- I. Extracto del dictamen 1
- II. Antecedentes de investigación 15
 - II.1. AARC 15
 - II.2. AARFS..... 16
 - II.3. AARSP..... 16
 - II.4. API MAZA..... 17
 - II.5. API TOPO..... 17
 - II.6. ARRENCOSA 18
 - II.7. CICSAC..... 18
 - II.8. CMIC..... 19
 - II.9. DIRECCIÓN..... 19
 - II.10. ECO CRIBAS 20
 - II.11. GRUPO LAFHER 20
 - II.11.1. DESARROLLOS LAFHER..... 20
 - II.11.2. PROYECTOS CIVILES..... 21
 - II.11.3. CASAS PIAXTLA 21
 - II.11.4. CONCRETOS DEL VALLE..... 21
 - II.12. AICA..... 22
 - II.13. ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA 22
 - II.14. ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN 23
 - II.15. Gilberto Espinoza Moreno 24
 - II.16. Héctor Ley Pineda 24
 - II.17. Jorge López Valencia 24
 - II.18. José Luis Castro Inzunza y Eurídice Salome González Robles 24
 - II.19. José Miguel Luna Ley 24
 - II.20. Miguel Ángel Corrales Villaseñor..... 25
 - II.21. Pedro Saucedá Molinares 25
 - II.22. Rafael Rojo Montoya 25

Handwritten notes and signatures in the bottom right corner, including initials and a signature.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|---|----|
| II.23. Wai Men Manuel Pun Contreras..... | 25 |
| III. Consideraciones de Derecho..... | 26 |
| III.1. Facultades de la COMISIÓN para la determinación de la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia | 26 |
| IV. Descripción del MERCADO INVESTIGADO | 29 |
| IV.1. Definición del MERCADO INVESTIGADO | 29 |
| IV.2. Marco jurídico del MERCADO INVESTIGADO..... | 30 |
| IV.2.1. Marco normativo del MERCADO INVESTIGADO..... | 30 |
| IV.2.2. AUTORIDADES PÚBLICAS reguladoras del MERCADO INVESTIGADO..... | 35 |
| IV.2.3. Otros ordenamientos relacionados..... | 41 |
| IV.2.3.1. SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA: LCPAF y RASA | 41 |
| IV.2.3.2. Operación y servicios portuarios: LP, RLP y reglas de operación de los administradores portuarios..... | 43 |
| IV.2.3.3. Organizaciones agrícolas del estado de Sinaloa: LOAES..... | 44 |
| IV.2.3.4. Proyectos de colaboración público privada: LCCPPES..... | 46 |
| IV.2.3.5. Servicio público de transporte ferroviario de carga: LRSF..... | 47 |
| V. Características económicas del MERCADO INVESTIGADO | 48 |
| V.1. Características económicas del autotransporte de carga | 48 |
| V.1.1. Definición del autotransporte de carga | 48 |
| V.1.2. Características económicas de la oferta del autotransporte de carga | 49 |
| V.1.3. Características económicas de la demanda del autotransporte de carga..... | 52 |
| V.2. Características del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA | 56 |
| V.2.1. Oferta del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA..... | 56 |
| V.2.1.1. Concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA | 56 |
| V.2.1.2. PERMISOS DE ZONA..... | 57 |
| V.2.1.3. Tipos de UNIDADES..... | 58 |
| V.2.1.4. Determinación de precios y tarifas..... | 58 |
| V.2.2. Demanda del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA | 62 |

act






*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | |
|------------|--|-----|
| V.2.2.1. | Actividades productivas en el estado de Sinaloa..... | 63 |
| V.2.2.2. | Importancia del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para la agricultura..... | 65 |
| V.2.2.3. | Importancia del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para la industria de la construcción..... | 66 |
| V.2.2.3.1. | Extracción de materiales pétreos | 70 |
| V.2.2.3.2. | Preparación de terrenos para la construcción | 71 |
| V.2.2.4. | Importancia del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en los puertos marítimos..... | 71 |
| V.2.2.4.1. | El puerto de Topolobampo | 71 |
| V.2.2.4.2. | El puerto de Mazatlán | 74 |
| VI. | AGENTES ECONÓMICOS | 75 |
| VI.1. | CONCESIONARIOS | 75 |
| VI.1.1. | AICA..... | 81 |
| VI.1.1.1. | Actividad económica y comercial..... | 81 |
| VI.1.1.2. | Estructura de capital..... | 81 |
| VI.1.2. | Los costos de acudir a otros mercados..... | 82 |
| VI.1.3. | ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN..... | 83 |
| VI.1.3.1. | Actividad económica y comercial..... | 83 |
| VI.1.3.2. | Estructura de capital..... | 84 |
| VI.1.4. | ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA | 84 |
| VI.1.4.1. | Actividad económica y comercial..... | 84 |
| VI.1.4.2. | Estructura de capital..... | 85 |
| VI.2. | PERMISIONARIOS | 85 |
| VI.2.1. | Afiliación de PERMISIONARIOS a Sindicatos y Confederaciones..... | 87 |
| VI.3. | Conformación de GRUPOS DE INTERÉS ECONÓMICO en el MERCADO INVESTIGADO | 95 |
| VII. | Análisis de competencia: restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO derivadas de disposiciones jurídicas que constituyen barreras a la competencia y libre concurrencia | 102 |
| VII.1. | Mercado relevante para el análisis de condiciones de competencia efectiva | 102 |

af
9
B
X
/ af Gf



| | | |
|----------|---|-----|
| VII.1.1. | Sustitución..... | 103 |
| VII.1.2. | Sustitución desde la perspectiva de la demanda..... | 104 |
| | VII.1.2.1.1. Posibilidades de integración vertical o autoprovisión del transporte de carga | 104 |
| | A. Obtención de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA..... | 104 |
| | B. Autorización para el TRANSPORTE PARTICULAR..... | 106 |
| | C. Obtención de PERMISOS DE ZONA eventuales..... | 107 |
| | VII.1.2.1.2. Sustitución por otros medios de transporte..... | 109 |
| VII.1.3. | Sustitución desde la perspectiva de la oferta..... | 110 |
| | VII.1.3.1. Sustitución entre servicios de transporte de carga..... | 110 |
| | VII.1.3.2. Sustitución entre UNIDADES..... | 113 |
| VII.1.4. | Costos de distribución..... | 114 |
| VII.1.5. | Restricciones normativas..... | 115 |
| VII.1.6. | Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES..... | 116 |
| VII.1.7. | Conclusión del mercado relevante..... | 117 |
| VII.2. | Falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE..... | 118 |
| | VII.2.1. Fracción I del artículo 59 de la LFCE: participación de mercado, capacidad para fijar precio o restringir abasto..... | 118 |
| | VII.2.1.1. Participaciones de mercado..... | 118 |
| | VII.2.1.1.1. Número de PERMISOS DE ZONA autorizados por municipio, para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general .. | 119 |
| | VII.2.1.1.2. Número de PERMISOS DE ZONA autorizados respecto de materiales de construcción o pétreos..... | 126 |
| | VII.2.1.2. Capacidad para fijar precios..... | 132 |
| | VII.2.1.3. Capacidad para restringir el abasto (oferta)..... | 136 |
| | VII.2.2. Fracción II del artículo 59 de la LFCE: existencia de barreras a la entrada | 137 |
| | VII.2.2.1. Barreras económicas de entrada..... | 138 |
| | VII.2.2.2. Barreras normativas..... | 144 |

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top and several smaller initials below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- VII.2.2.2.1. Régimen de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA..... 145
- VII.2.2.2.2. Otorgamiento de PERMISOS DE ZONA..... 152
- VII.2.2.2.3. Derechos de preferencia para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA..... 155
 - A. Preferencia a alianzas del transporte en el otorgamiento de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA 155
 - B. Preferencia por antigüedad para el otorgamiento de nuevas concesiones y PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA 156
 - C. Vigencia, renovación y derechos de preferencia de concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA..... 158
- VII.2.2.2.4. Restricciones normativas al abasto en el MERCADO RELEVANTE..... 159
 - A. Limitación en el número de concesiones y permisos otorgados para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA 159
 - B. Facultades del GOBERNADOR para abrir o cerrar zonas para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, o de negar solicitudes para obtener nuevas concesiones o PERMISOS DE ZONA..... 159
 - C. Facultades del GOBERNADOR para modificar el número de PERMISOS DE ZONA 160
- VII.2.2.2.5. Obligación de los CONCESIONARIOS de asociar a los PERMISIONARIOS 161
- VII.2.2.2.6. Procedimiento de conciliación entre CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS por "competencia ruinosa" 162
- VII.2.2.2.7. Facultades del GOBERNADOR para fijar y modificar tarifas..... 165
- VII.2.2.2.8. Derecho de oposición ante solicitudes para la obtención o modificación de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA 169
- VII.2.2.3. Barreras a la entrada y expansión derivadas de disposiciones normativas que generan restricciones a la integración vertical 175
- VII.2.2.4. Barreras derivadas de disposiciones normativas que generan o incentivan situaciones de conflicto de interés que involucran al CONSEJO TÉCNICO..... 185
- VII.2.2.5. Barreras que limitan la competencia en los mercados internacionales 186
- VII.2.2.6. Barreras constituidas por prácticas de los AGENTES ECONÓMICOS 187

Handwritten notes and signatures in blue ink, including the letters 'af', a large signature, and the letters 'Gf'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|--|-----|
| VII.2.2.6.1. Publicidad de las solicitudes y derecho de oposición..... | 187 |
| VII.2.2.6.2. Opinión del CONSEJO TÉCNICO para obtener una concesión y/o PERMISO DE ZONA..... | 188 |
| VII.2.2.7. Barreras constituidas por actos o disposiciones jurídicas que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios | 189 |
| VII.2.2.7.1. Nombramiento del titular de la DIRECCIÓN | 189 |
| VII.2.2.7.2. Plazos no establecidos en la regulación..... | 192 |
| VII.2.2.7.3. Publicación de las solicitudes..... | 195 |
| VII.2.2.7.4. Facultades del GOBERNADOR..... | 196 |
| VII.2.3. Fracción III del artículo 59 de la LFCE: la existencia y poder de los competidores..... | 196 |
| VII.2.4. Fracción IV del artículo 59 de la LFCE: las posibilidades de acceso del o de los AGENTES ECONÓMICOS y sus competidores a fuentes de insumos | 197 |
| VII.2.5. Fracción V del artículo 59 de la LFCE: comportamiento reciente de los AGENTES ECONÓMICOS..... | 198 |
| VII.2.5.1. Contratos | 198 |
| VII.2.5.2. Bloqueos para los AGENTES ECONÓMICOS..... | 203 |
| VII.2.6. Fracción VI del artículo 59 de la LFCE: otros elementos..... | 204 |
| VII.3. Conclusión del análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE | 205 |
| VIII. Análisis de los efectos anticompetitivos derivados de la existencia de barreras normativas a la entrada y la expansión..... | 207 |
| VIII.1. Efectos derivados del régimen de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PERMISOS DE ZONA y del tiempo para resolver solicitudes. | 209 |
| VIII.2. Efectos derivados del otorgamiento de PERMISOS DE ZONA y de las zonas permissionadas..... | 215 |
| VIII.2.1.1. Limitaciones a la explotación de las economías de escala | 215 |
| VIII.2.1.2. Atención a los picos de demanda | 217 |
| VIII.3. Efectos derivados de las facultades del GOBERNADOR para fijar y modificar tarifas | 218 |

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top right and several smaller initials below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

VIII.4.Efectos derivados restricciones para que AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la construcción o a la actividad agrícola se autoproveen del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.....222

VIII.5.Efectos derivados de las disposiciones que otorgan derechos de preferencia a los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS.225

VIII.6.Facultades del GOBERNADOR para abrir y cerrar zonas, y para limitar el número de permisos en cada una de ellas.....227

VIII.7.Actos o disposiciones del GOBERNADOR que crean incentivos para que algunos AGENTES ECONÓMICOS sean favorecidos237

VIII.8.Conclusiones del análisis de los efectos anticompetitivos derivados de la existencia de barreras normativas a la entrada y la expansión 239

IX. Propuesta de recomendaciones de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA con relación a AUTORIDADES PÚBLICAS 241

IX.1. Resumen de las barreras a la competencia derivadas de disposiciones normativas que restringen el funcionamiento eficiente del MERCADO RELEVANTE.....241

IX.2. Resumen de las recomendaciones propuestas para AUTORIDADES PÚBLICAS y efectos anticompetitivos que eliminan.....242

IX.3. Recomendaciones que la AUTORIDAD INVESTIGADORA propone se dirijan al H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA y al GOBERNADOR, así como descripción de sus efectos esperados.....245

IX.3.1. Bloque 1: Propuesta de recomendaciones que buscan eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia derivadas de las disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES.245

Propuesta de recomendación 1 (R1): Unificar régimen de concesión – PERMISO DE ZONA en el mismo titular. Eliminar restricciones en las concesiones por tipo de carga.245

Propuesta de recomendación 2 (R2): Eliminar las restricciones en el número de concesiones o permisos por titular.....247

Propuesta de recomendación 3 (R3): Eliminar el otorgamiento de PERMISOS DE ZONA, ampliando su alcance geográfico a los límites propios del estado de Sinaloa y eliminar el procedimiento de cierre de zona.248

Propuesta de recomendación 4 (R4): Eliminar las facultades del GOBERNADOR para determinar el no otorgamiento de concesiones o permisos hasta nuevo aviso, por considerar la demanda adecuadamente satisfecha.....250

Handwritten signatures and initials in the bottom right corner, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Propuesta de recomendación 5 (R5): Eliminar las facultades de la DIRECCIÓN para determinar el número de permisos necesarios por zona autorizada. 250

Propuesta de recomendación 6 (R6): Eliminar cualquier derecho de preferencia en el otorgamiento de nuevas concesiones, a aquéllos que “garanticen la calidad” en la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, en términos de pertenecer a alianzas, uniones y asociaciones en general. Establecer únicamente criterios objetivos. 251

Propuesta de recomendación 7 (R7): Eliminar cualquier derecho de preferencia por antigüedad en la renovación de concesiones a sus actuales titulares. Establecer únicamente criterios objetivos..... 252

Propuesta de recomendación 8 (R8): Establecer plazos claros para que la DIRECCIÓN emita sus resoluciones en el caso de solicitud y renovación de concesiones o permisos. 252

Propuesta de recomendación 9 (R9): Eliminar las facultades del GOBERNADOR para fijar y modificar las tarifas discrecionalmente. Establecer régimen de precios libres de mercado. 253

Propuesta de recomendación 10 (R10): Eliminar el “procedimiento de oposición” ante la solicitud o modificación de concesiones o permisos sustanciado ante la DIRECCIÓN, y con ello, el requisito de publicidad de las mismas. 254

Propuesta de recomendación 11 (R11): Eliminar el “procedimiento conciliatorio” ante la DIRECCIÓN, por prácticas de “competencia ruinosa”..... 255

IX.3.2. Bloque 2: Propuesta de recomendaciones que buscan eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia generadas por la existencia de disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES que se constituyen como restricciones a la integración vertical..... 256

Propuesta de recomendación 12 (R12): Eliminar cualquier restricción a la integración vertical. Eliminar la limitación a “activos fijos” para el TRANSPORTE PARTICULAR. 256

Propuesta de recomendación 13 (R13): Eliminar la sanción de perder la obra o las mercancías en favor del estado, en caso de no cumplir con lo anterior. 257

IX.3.3. Bloque 3: Propuesta de recomendaciones que buscan eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia generadas por la existencia de disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES que generan o facilitan situaciones de conflicto de interés. 257

IX.4. Análisis de los principios de eficacia, restricción y eficiencia de las medidas propuestas 259

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the letters 'G' and 'H'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|---|-----|
| IX.4.1. Examen de eficacia y proporcionalidad: las medidas propuestas eliminan en las proporciones necesarias los problemas de competencia efectiva identificados en el MERCADO INVESTIGADO..... | 260 |
| IX.4.2. Examen de mínima restricción: las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE..... | 261 |
| IX.4.2.1. Propuesta de reforma presentada el veintiuno de septiembre de dos mil uno | 261 |
| IX.4.2.2. Propuesta de reforma presentada el diecisiete de julio de dos mil ocho | 263 |
| IX.4.2.3. Propuesta de reforma presentada el catorce de febrero de dos mil doce | 264 |
| IX.4.2.4. Propuesta de reforma presentada el ocho de abril de dos mil quince.... | 266 |
| IX.4.2.5. Conclusión sobre el análisis de las alternativas de medidas correctivas que se derivan del EXPEDIENTE | 268 |
| IX.4.3. Examen de eficiencia: las medidas propuestas generan incrementos en la eficiencia del MERCADO INVESTIGADO..... | 268 |
| IX.4.3.1. Eficiencias derivadas de las recomendaciones que buscan eliminar barreras a la entrada y expansión..... | 269 |
| IX.4.3.1.1. Calidad y obsolescencia del equipo de transporte | 270 |
| IX.4.3.1.2. Certidumbre..... | 275 |
| IX.4.3.1.3. Ahorros por economías de escala | 275 |
| IX.4.3.1.4. Nuevos entrantes y aumento de oferta..... | 277 |
| IX.4.3.2. Eficiencias derivadas de las recomendaciones que buscan eliminar las restricciones a la integración vertical | 279 |
| IX.4.3.3. Eficiencias derivadas de las recomendaciones que buscan eliminar regulación de tarifas..... | 282 |
| IX.4.3.4. Eficiencias derivadas de las recomendaciones que buscan eliminar las situaciones de conflicto de interés | 283 |
| X. Resolutivos | 283 |
| XI. Anexos | 285 |
| XI.1. Anexo 1..... | 285 |
| XI.1.1. AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO..... | 285 |

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "ab", "G", and "f".



| | |
|---|-----|
| XI.1.1.1. AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la agricultura | 285 |
| XI.1.1.1.1. AARC..... | 287 |
| A. Actividad económica y comercial | 287 |
| B. Estructura de capital | 287 |
| XI.1.1.1.2. AARFS..... | 288 |
| A. Actividad económica y comercial | 288 |
| B. Estructura de capital | 289 |
| XI.1.1.1.3. AARSP..... | 290 |
| A. Actividad económica y comercial | 290 |
| B. Estructura de capital | 291 |
| XI.1.1.2. AGENTES ECONÓMICOS dedicados o relacionados a la industria de la construcción | 291 |
| XI.1.1.2.1. CMIC..... | 292 |
| A. Actividad económica y comercial | 292 |
| B. Estructura de capital | 293 |
| XI.1.1.2.2. CICSAC..... | 293 |
| A. Actividad económica y comercial | 293 |
| B. Estructura de capital | 294 |
| XI.1.1.2.3. ARRENCOSA..... | 295 |
| A. Actividad económica y comercial | 295 |
| B. Estructura de capital | 295 |
| XI.1.1.2.4. ECO CRIBAS..... | 296 |
| A. Actividad económica y comercial | 296 |
| B. Estructura de capital | 296 |
| XI.1.1.2.5. GRUPO LAFHER..... | 297 |
| A. Actividad económica y comercial | 297 |
| B. Estructura de capital | 297 |
| XI.1.1.3. Otros AGENTES ECONÓMICOS relacionados al MERCADO INVESTIGADO | 299 |
| XI.1.1.3.1. API MAZA | 300 |

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | |
|-------------|---|-----|
| A. | Actividad económica y comercial | 300 |
| B. | Estructura de capital | 301 |
| XI.1.1.3.2. | API TOPO | 301 |
| A. | Actividad económica y comercial | 301 |
| B. | Estructura de capital | 301 |
| XI.2. | Anexo 2 | 301 |
| XI.2.1. | Ahome | 303 |
| XI.2.2. | El Fuerte | 304 |
| XI.2.3. | Guasave | 305 |
| XI.2.4. | Angostura | 307 |
| XI.2.5. | Badiraguato | 308 |
| XI.2.6. | Mocorito y Salvador Alvarado | 309 |
| XI.2.7. | Concordia | 310 |
| XI.2.8. | Mazatlán | 310 |
| XI.2.9. | Cosalá | 311 |
| XI.2.10. | Elota | 311 |
| XI.2.11. | San Ignacio | 312 |
| XI.2.12. | Escuinapa | 313 |
| XI.2.13. | El Rosario | 313 |
| XI.2.14. | Sinaloa | 314 |
| XI.2.15. | Navolato | 315 |
| XI.2.16. | Culiacán | 317 |
| XI.3. | Anexo 3 | 319 |
| XI.3.1. | Desregulación del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA 319 | |
| XI.3.1.1. | Efectos observados después de la desregulación del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA | 321 |
| XI.3.1.1.1. | Nuevos entrantes y aumento de oferta | 321 |
| XI.3.1.1.2. | Precios | 321 |

Handwritten signatures and initials are present in the bottom right corner of the page, including a large signature and several smaller initials.

007349



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|------------------------------------|-----|
| XI.4. Anexo 4 | 325 |
| XI.4.1. Glosario de términos | 325 |

[Espacio intencionalmente en blanco]

Handwritten signature and initials in blue ink, including a large stylized signature and the letters 'CA' and 'h'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En la Ciudad de México, a once de agosto de dos mil dieciséis.- Vistas las constancias que integran el expediente administrativo al rubro citado, relativo a la investigación en el mercado del servicio público de transporte de carga en general con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa, que inició la Comisión Federal de Competencia Económica, de conformidad con el acuerdo de inicio de cinco de junio de dos mil quince, cuyo extracto fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el veinticuatro de junio de dos mil quince, así como en el acuerdo de ampliación de siete de enero de dos mil dieciséis,¹ y toda vez que existen elementos de convicción suficientes para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado investigado, derivado de la probable existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia que pueden generar efectos anticompetitivos, con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 1, 2, 3, 10, 12, fracciones I y XXX, 26, 27, 28, fracción XI, y 94, fracción III de la Ley Federal de Competencia Económica; 1, 2, 12 y 105 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica; y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica, se emite el presente **dictamen preliminar** que propone las recomendaciones² a autoridades públicas³ que se consideran necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del mercado del servicio público de transporte de carga en general con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa, conforme a lo siguiente:

I. Extracto del dictamen

La AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó el mercado del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa, una actividad relevante para la economía del estado, ya que se encarga de enlazar la cadena de suministro de diversos sectores al movilizar los insumos hacia la actividad productiva y distribuir ésta hacia sus principales puntos de demanda o almacenaje. Derivado del análisis del marco normativo que regula el régimen dual de concesiones y permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que existen diversas disposiciones normativas en la LTTES y el RGLTTES que constituyen barreras a la competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO, que limitan o impiden la entrada de nuevos competidores o la expansión de los ya existentes, que restringen la integración vertical de otros AGENTES ECONÓMICOS dedicados principalmente a la industria de la construcción o a la actividad agrícola, normas y actos de autoridades públicas que incentivan o generan situaciones de conflicto de interés, así como la ausencia de un régimen de precios libres de mercado. En consecuencia, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone un conjunto de medidas correctivas consistentes en recomendaciones dirigidas tanto al H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA como al GOBERNADOR, con el objeto de que en el ámbito de sus respectivas competencias, consideren la modificación de las disposiciones normativas correspondientes. En ese respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera dichas

¹ Publicado en el sitio de Internet de la Comisión Federal de Competencia Económica el mismo día de su emisión.

² Artículo 94, fracción VII, inciso a, de la Ley Federal de Competencia Económica.

³ Artículo 3, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

recomendaciones como idóneas, proporcionales y eficaces para eliminar los efectos anticompetitivos identificados y que generarán incrementos en la eficiencia del MERCADO INVESTIGADO.

Cabe señalar que la demanda por el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se puede considerar como una demanda derivada; es decir, la demanda por dichos servicios se deriva de alguna otra actividad o necesidad. En este sentido, el presente dictamen hace énfasis en las actividades construcción⁴ y agricultura,⁵ toda vez que son los sectores o actividades en los que se centra el uso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

En relación a su estructura, en el dictamen se describen inicialmente los antecedentes de la investigación (sección II), al igual que las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para la realización de la presente investigación (sección III). Asimismo, se realiza una descripción del MERCADO INVESTIGADO, incluyendo su marco normativo⁶ y las AUTORIDADES PÚBLICAS que en él intervienen (sección IV).

Con base en el marco normativo del MERCADO INVESTIGADO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que las personas físicas y morales interesadas en prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA requerirán necesariamente de la obtención previa de una concesión otorgada por la DIRECCIÓN, de la cual emanen uno o varios PERMISOS DE ZONA que se otorgan para autorizar las UNIDADES con las que se prestará el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.⁷

Posteriormente, se describen las características económicas del MERCADO INVESTIGADO (sección V), así como a los principales AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO INVESTIGADO en donde, atendiendo al criterio de la SCJN referente al concepto y elementos que integran a los GRUPOS DE INTERÉS ECONÓMICO y conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que cada CONCESIONARIO y los PERMISIONARIOS que derivan o emanan de su concesión, conforman un GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO que participa en el MERCADO INVESTIGADO (sección VI).

⁴ Principalmente para: i) la extracción de materiales pétreos (mármol, arena y grava, piedra de yeso, arcillas, etc.) y; ii) la preparación para terrenos de la construcción (desmonte, desyerbe, nivelación de terreno y excavación, y la demolición de edificios y estructuras, etc.).

⁵ Hortalizas y granos, principalmente.

⁶ CPESIN, LTTES y RGLTTES.

⁷ En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica la existencia de ochenta y nueve CONCESIONARIOS, de los cuales emanen siete mil doscientos ochenta y cinco PERMISOS DE ZONA. Lo anterior en razón de que derivado del análisis de la información proporcionada por la DIRECCIÓN se pudo observar que el nombre o razón social de dos alianzas era similar. Dichas alianzas son: "Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa", con trescientos diecinueve permisos asignados, y la "Alianza de camioneros y permisionarios de autotransportes de carga y materiales para construcción entre almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa" con cincuenta y tres permisos asignados. Dada la similitud, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró pertinente identificar a ambas como la misma alianza.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'as', 'D', 'F', and 'CH'.



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Asimismo, se expone la información de la cual se ha allegado esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para determinar que la definición del mercado relevante, en su dimensión producto y geográfica, corresponde al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en cada uno de los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa, tanto para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, como para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados y carga en general, en consideración de los siguientes elementos: i) el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no tiene sustitutos en su dimensión producto; ii) por el lado de la demanda, el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no tiene sustitutos, puesto que los consumidores no tienen la posibilidad sustituir el servicio en una zona determinada, ya sea por mecanismos de autoprovisión o por acudir a otros modos de transporte; iii) por el lado de la oferta, los prestadores de dicho servicio sólo pueden operar (recoger carga) en la zona autorizada para tal efecto; por ello, no es posible abastecer la demanda de dicho servicio desde otros mercados fuera de la zona geográfica autorizada; iv) las UNIDADES dedicadas al transporte de materiales de construcción o pétreos no pueden prestar el servicio para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados y carga en general indistintamente, debido a que las características físicas y técnicas de las UNIDADES lo impiden y a la necesidad de un permiso distinto para cada uno estos servicios en particular; y iv) existen barreras a la competencia y libre concurrencia de tipo normativas que impiden que los AGENTES ECONÓMICOS se abastezcan del servicio, a no ser que éste sea prestado por un CONCESIONARIO de cuya concesión emane el PERMISO DE ZONA correspondiente.

Se exponen también los elementos analíticos para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE, definido acorde al artículo 58 de la LFCE y que se establecen en el artículo 59 de la LFCE, en correlación con los artículos 7 y 8 de las DISPOSICIONES (sección VII). Con base en lo anterior, se determinó preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en MERCADO INVESTIGADO, particularmente en cada uno de los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa: i) para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general y; ii) para transportar materiales de construcción o materiales pétreos. Lo anterior, derivado principalmente de la existencia de barreras derivadas de disposiciones jurídicas en el marco normativo aplicable al MERCADO INVESTIGADO.

Tras una exhaustiva investigación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó preliminarmente que en términos generales, el régimen normativo actual basado en el otorgamiento de concesiones y PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA: i) limita y restringe la entrada a nuevos competidores, así como la expansión de algunos de los CONCESIONARIOS, con lo que se eliminan las ventajas económicas de una mayor y mejor dinámica de competencia así como los beneficios directos a los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA como lo son: mejoras en la calidad, precios, innovación, variedad, diferenciación, entre otros; ii) restringe o impide la integración vertical, en dos formas: vía la obtención y utilización de una concesión para la autoprovisión del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y vía la obtención de una autorización para la prestación del TRANSPORTE PARTICULAR; y iii) no considera un régimen de precios libres de mercado, por el contrario, la LTTES y el RGLTTES establecen un régimen de control de precios donde el GOBERNADOR, previa

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top, a smaller one below it, and several initials (possibly 'G', 'f', 'h') at the bottom right of the page.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

opinión del CONSEJO TÉCNICO, es el encargado de fijar las tarifas que cobran los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que existen situaciones que fomentan el conflicto de interés y/o algunos actos o disposiciones emitidos por la DIRECCIÓN o el CONSEJO TÉCNICO que pueden resultar en preferencia o trato discriminatorio hacia ciertos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS. La primera de ellas, consiste en que el marco normativo aplicable dispone que la DIRECCIÓN deberá someter a la opinión del CONSEJO TÉCNICO las resoluciones administrativas para el otorgamiento de concesiones nuevas, así como los estudios para la fijación de tarifas, lo que genera una situación de conflicto de interés, considerando que dicho CONSEJO TÉCNICO se integra, entre otros miembros, con oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA agrupados en organizaciones estatales (CTM, CNC, CROC y CNOP), lo cual tiende a modificar sus incentivos en la toma de decisiones al interior del CONSEJO TÉCNICO. La segunda, consiste en que el titular de la DIRECCIÓN es al mismo tiempo PERMISIONARIO, lo que podría generar incentivos para que dicho funcionario se aparte de su interés primario (el correcto desempeño y cumplimiento de sus funciones públicas) al estar influido por un interés secundario (sus actividades privadas como PERMISIONARIO con participación en el mercado).

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que el marco normativo contempla un procedimiento de conciliación como procedimiento de resolución de controversias entre CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS por motivo de zonas para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA derivadas de la comisión de prácticas de "competencia ruinosa", mismo que puede iniciar a petición de alguno de los "afectados" o por iniciativa de la DIRECCIÓN y que se sustancia con una audiencia de conciliación,⁸ el cual podría tener como efecto el limitar los incentivos de otros AGENTES ECONÓMICOS para entrar o expandirse en el MERCADO RELEVANTE.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA también encontró que el marco normativo establece que las solicitudes para el otorgamiento o modificación de las concesiones y PERMISOS DE ZONA se deberán presentar por escrito ante la DIRECCIÓN y dárseles debida publicidad en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa, así como en uno de los diarios privados de mayor circulación del lugar más importante de la zona. Lo anterior, a fin de dar oportunidad de que todo tercero al que pudieran "lesionarse sus derechos" con el otorgamiento de la concesión o PERMISO DE ZONA solicitado,⁹ se manifieste y ejerza su derecho de oposición formalmente y por escrito ante la DIRECCIÓN, en un término máximo de veinte días naturales a partir de la última publicación, y exponga lo que a su derecho convenga, aporte las pruebas y alegatos en que funde su oposición,¹⁰ lo cual limita la entrada y la expansión de otros CONCESIONARIOS, PERMISIONARIOS y de AGENTES ECONÓMICOS en el MERCADO RELEVANTE.

⁸ Artículo 275 del RGLTTES.

⁹ Artículo 231 de la LTIES.

¹⁰ Artículos 229 y 230 de RGLTTES.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.

GA 0



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que derivado de la falta de competencia vía precios y de la interpretación de la normatividad relacionada a la definición de SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, se detectó que una de las formas mediante las cuales los usuarios establecen mecanismos de negociación con CONCESIONARIOS ha sido el establecimiento de contratos o "acuerdos de acarreo". A través de dichos acuerdos de acarreo se asigna una proporción del número de viajes demandados por un gran usuario o grupos de usuarios. Por un lado, en estos se establece la cantidad o porcentaje de viajes que los CONCESIONARIOS realizan y, por otro lado, se determina la cantidad o porcentaje de viajes que los usuarios realizarán con UNIDADES propias.

En este sentido, en la sección VIII se presenta un análisis integral de los efectos anticompetitivos detectados que las barreras normativas a la entrada y expansión generan al proceso de competencia y libre concurrencia. Derivado del mismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó que las disposiciones jurídicas referidas y contenidas en la LTTES y el RGLTTES constituyen barreras a la competencia y libre concurrencia en términos de la fracción IV del artículo 3 de la LFCE, toda vez que indebidamente impiden o distorsionan el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO.

En resumen, en la sección VIII se expondrán los siguientes efectos anticompetitivos:

En cuanto al régimen de concesiones y permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA:

- Es un sistema proclive a generar ventajas exclusivas a favor de algunos AGENTES ECONÓMICOS, principalmente a aquéllos ya establecidos en el mercado y en detrimento de otros;
- Genera esquemas de negocio ineficientes, como los relacionados con la estructura o conformación del capital y trabajo; e
- Incentiva que no existan plazos específicos para que la DIRECCIÓN responda a solicitudes de otorgamiento de concesión y/o PERMISO DE ZONA.

Respecto al otorgamiento de PERMISOS DE ZONA:

- No se aprovechan las economías de escala inmersas en la actividad del transporte, desperdiciando recursos de los propios oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; y
- No se ajustan la demanda y oferta del servicio, segmentando el mercado y limitando los incentivos para competir por el mercado.

En cuanto a las facultades del GOBERNADOR sobre la determinación de zonas y el número de permisos existentes en cada una de ellas:

- Generan incertidumbre sobre el momento, circunstancias y criterios bajo las cuales se abren o cierran zonas, o se limita el número de permisos.

En cuanto a las facultades del GOBERNADOR para fijar y modificar tarifas:

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- Limitan la contestabilidad en el mercado y eliminan los incentivos para la entrada y expansión de los competidores en el mercado;
- Eliminan los incentivos para que los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS compitan vía precios y por medio de mejoras en la calidad de sus servicios;
- Incentivan el establecimiento de "acuerdos de acarreo" que incrementan los costos de negociación y que derivan en pérdidas tanto para CONCESIONARIOS, PERMISIONARIOS y usuarios del servicio; e
- Incentivan el establecimiento discrecional de sobreprecios y, por lo tanto, incrementos en los costos para los usuarios del servicio.

En cuanto a las restricciones para que los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a otras actividades, como las de construcción o a la actividad agrícola, se autoproveen el servicio de transporte:

- Disminuyen la presión competitiva a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS y con ello, se eliminan los incentivos para mejorar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; e
- Incrementan las posibilidades de establecer mecanismos de precios que incurran en una doble marginalización,¹¹ toda vez que los usuarios no pueden internalizar los costos del transporte.

En cuanto a las disposiciones en la LTTES y el RGLTTES que otorgan diversos derechos preferencia a ciertos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS:

- Limitan la entrada de nuevos competidores y la expansión de algunos de los existentes;
- Inhiben los incentivos para mejorar los servicios provistos;
- Impiden a posibles nuevos competidores y a los existentes la realización de planes de inversión sustentados en la resolución favorable de solicitudes de concesión y/o PERMISOS DE ZONA; e
- Incentivan el establecimiento de "acuerdos de acarreo" entre usuarios y prestadores del servicio, en los cuales se fijan los porcentajes de traslados que realizarán cada uno.

En cuanto a las disposiciones normativas que propician situaciones de conflicto de interés, o actos de la DIRECCIÓN y el CONSEJO TÉCNICO que incentivan preferencia hacia algunos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS:

- Crean incentivos para que algunos AGENTES ECONÓMICOS existentes en el mercado sean favorecidos y se restrinja la entrada de nuevos competidores.

¹¹ Doble marginalización se refiere al caso en que cada empresa de la cadena productiva actuando separadamente, como monopolistas, carga una renta monopólica o explotan su poder de mercado en cada nivel de la cadena de comercialización. Dicho problema se corrige mediante la integración vertical.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large scribble and the letters 'X' and 'G'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Posteriormente, en la sección IX se presenta la propuesta de recomendaciones que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA formuló a efecto de eliminar los efectos anticompetitivos detectados, mismas que podrían resultar de aplicación para otras entidades federativas que su normatividad contenga disposiciones jurídicas que pudieran constituir barreras a la entrada y generar efectos anticompetitivos similares a los detectados en la presente investigación. A modo de resumen y con el fin de facilitar la comprensión de las medidas correctivas consistentes en las recomendaciones propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, a continuación se presenta una tabla que muestra la correspondencia entre las barreras detectadas, los efectos anticompetitivos y su propuesta de medidas correctivas:

| Bloque 1 | | |
|--|--|--|
| Barreiras a la competencia y libre concurrencia derivadas de las disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES | Principales efectos anticompetitivos (EA) que produce | Correspondencia a las recomendaciones propuestas (R) |
| Régimen de concesiones y permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. | EA1: Es un sistema proclive a generar ventajas exclusivas a favor de algunos AGENTES ECONÓMICOS, principalmente a aquéllos ya establecidos en el mercado y en detrimento de otros; EA2: Genera esquemas de negocio ineficientes, como los relacionados con la estructura o conformación del capital y trabajo; e EA3: Incentiva que no existan plazos específicos para que la DIRECCIÓN responda a solicitudes de otorgamiento de concesión y/o PERMISO DE ZONA. | R1, R2, R6, R7 y R8 |
| Otorgamiento de PERMISOS DE ZONA. | EA4: No se aprovechan las economías de escala inmersas en la actividad del transporte, desperdiciando recursos de los propios oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; y EA5: No se ajustan la demanda y oferta del servicio, segmentando el mercado y limitando los incentivos para competir por el mercado. | R3, R4 y R5 |
| Facultades del GOBERNADOR sobre la determinación de zonas y el número de permisos existentes en cada una de ellas. | EA6: Generan incertidumbre sobre el momento, circunstancias y criterios bajo las cuales se abren o cierran zonas, o se limita el número de permisos. | R2, R4, R5, R7, R8 y R10 |
| Facultades del GOBERNADOR para fijar y modificar tarifas. | EA7: Limitan la contestabilidad en el mercado, y elimina los incentivos para la entrada y expansión de los competidores en el mercado; | R9 y R11 |

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'G' and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | |
|--|--|---|
| | <p>EA8: Eliminan los incentivos para que los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS compitan vía precios, y por medio de mejoras en la calidad de sus servicios;</p> <p>EA9: Incentivan el establecimiento de "acuerdos de acarreo" que incrementan los costos de negociación y que derivan en pérdidas tanto para Concesionarios, Permisionarios y usuarios del servicio; e</p> <p>EA10: Incentivan el establecimiento discrecional de sobrepuestos y, por lo tanto, incrementos en los costos para los usuarios del servicio.</p> | |
| <p>Disposiciones en la LTTES y el RGLTTES que otorgan diversos derechos preferencia a ciertos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS.</p> | <p>EA11: Limitan la entrada de nuevos competidores y la expansión de algunos de los existentes;</p> <p>EA12: Inhiben los incentivos para mejorar los servicios provistos;</p> <p>EA13: Impiden a posibles nuevos competidores y a los existentes la realización de planes de inversión sustentados en la resolución favorable de solicitudes de concesión y/o PERMISO DE ZONA; e</p> <p>EA14: Incentivan el establecimiento de "acuerdos de acarreo" entre usuarios y prestadores del servicio, en los cuales se fija el porcentaje de traslados que realizará cada uno.</p> | R6, R7, R8 y R10 |
| Bloque 2 | | |
| <p>Barreras a la competencia y libre concurrencia generadas por la existencia de disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES que se constituyen como restricciones a la integración vertical</p> | <p>Principales efectos anticompetitivos (EA) que produce</p> | <p>Correspondencia a las recomendaciones propuestas (R)</p> |
| <p>Restricciones para que los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a otras actividades, como las de construcción o a la actividad agrícola, se autoproveen el servicio de transporte.</p> | <p>EA15: Disminuyen la presión competitiva a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS y con ello, se eliminan los incentivos para mejorar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; e</p> <p>EA16: Incrementan las posibilidades de establecer mecanismos de precios que incurran en una doble marginalización, toda vez que los usuarios no pueden internalizar los costos del transporte.</p> | R12 y R13 |
| Bloque 3 | | |

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| Barreras a la competencia y libre concurrencia generadas por la existencia de disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES que generan o facilitan situaciones de conflicto de interés | Principales efectos anticompetitivos (EA) que producen | Correspondencia a las recomendaciones propuestas (R) |
|--|---|--|
| Disposiciones normativas que propician situaciones de conflicto de interés, o actos de la DIRECCIÓN y el CONSEJO TÉCNICO que incentivan preferencia hacia algunos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS. | EA17: Crean incentivos para que algunos AGENTES ECONÓMICOS establecidos sean favorecidos. | R14 |

De conformidad con el segundo párrafo de la fracción III del artículo 94 de la LFCE, en el presente dictamen preliminar, a manera de medidas correctivas, se proponen las recomendaciones (sección IX) que la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO. En ese sentido, con fundamento en los artículos 26, 27, 28, fracción XI y 94, fracción III, con relación a la fracción VII, inciso a) de la LFCE, así como 12 de las DISPOSICIONES, las medidas correctivas propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA resultan idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados y generan incrementos en eficiencia en los mercados.

En ese sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que las medidas correctivas propuestas son también efectivas al considerarse como soluciones integrales y comprensivas para resolver los efectos anticompetitivos detectados, lo anterior atendiendo al examen de eficacia, en términos del artículo 12 de las DISPOSICIONES.

Adicionalmente, las medidas correctivas propuestas consisten en recomendaciones dirigidas a AUTORIDADES PÚBLICAS¹² y no se traducirán, en su caso y de resolver en ese sentido el PLENO, en órdenes¹³ (en sentido impositivo) dirigidas a algún(os) AGENTE(S) ECONÓMICO(S) en particular, por lo que no resulta de aplicación el examen de mínima restricción en términos de lo dispuesto por el artículo 12, fracción II, de las DISPOSICIONES.

No obstante lo anterior, siguiendo un principio de exhaustividad en el análisis y con el objetivo de dar cuenta de las implicaciones e impacto que las recomendaciones propuestas tendrían para los AGENTES ECONÓMICOS participantes y relacionados con el MERCADO INVESTIGADO, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó las alternativas de medidas correctivas que se desprenden del EXPEDIENTE. En dicho sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tuvo conocimiento de cuatro propuestas de reforma a la LTTES elaboradas por diversas sociedades y asociaciones civiles relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO y presentadas ante el H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA. Estos documentos obran en el EXPEDIENTE y fueron proporcionados por el Presidente de la Delegación Sinaloa de la CMIC y el Tesorero de la Delegación Sinaloa Norte de la CMIC, como

¹² En dicho sentido, las recomendaciones propuestas se dirigen tanto al H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA y al GOBERNADOR, con el objetivo de que, en el ámbito de su competencia, la modificación de disposiciones normativas en el sentido propuesto sea congruente entre los ordenamientos jurídicos aplicables.

¹³ En términos del inciso b) de la fracción VII del artículo 94 de la LFCE.

[Handwritten signatures and initials]



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

anexos entregados durante las comparecencias voluntarias en las que participaron. Cabe aclarar que este conjunto de alternativas no resultaron ser medidas suficientes para resolver los problemas de competencia identificados, por lo que no satisfacen el principio de proporcionalidad.

En resumen, las recomendaciones que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone que se realicen son las siguientes:

- **Bloque 1:** Propuesta de recomendaciones que buscan eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia derivadas de las disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES.

R1: Unificar régimen de concesión - PERMISO DE ZONA en el mismo titular. Eliminar restricciones en las concesiones por tipo de carga.

R2: Eliminar las restricciones en el número de concesiones o permisos¹⁴ por titular.

R3: Eliminar el otorgamiento de PERMISOS DE ZONA, ampliando su alcance geográfico a los límites propios del estado de Sinaloa y eliminar el procedimiento de cierre de zona.

R4: Eliminar las facultades del GOBERNADOR para determinar el no otorgamiento de concesiones o permisos hasta nuevo aviso, por considerar la demanda adecuadamente satisfecha.

R5: Eliminar las facultades de la DIRECCIÓN para determinar el número de permisos necesarios por zona autorizada.

R6: Eliminar cualquier derecho de preferencia en el otorgamiento de nuevas concesiones, a aquellos que "garanticen la calidad" en la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, en términos de pertenecer a alianzas, uniones y asociaciones en general. Establecer únicamente criterios objetivos.

R7: Eliminar cualquier derecho de preferencia por antigüedad en la renovación de concesiones, a sus actuales titulares. Establecer únicamente criterios objetivos.

R8: Establecer plazos claros para que la DIRECCIÓN emita sus resoluciones en el caso de solicitud y renovación de concesiones o permisos.

R9: Eliminar las facultades del GOBERNADOR para fijar y modificar las tarifas discrecionalmente. Establecer régimen de precios libres de mercado.

R10: Eliminar el "procedimiento de oposición" ante la solicitud o modificación de concesiones o permisos sustanciado ante la DIRECCIÓN, y con ello, el requisito de publicidad de las mismas.

¹⁴ En lo sucesivo y donde aplique, se hará referencia únicamente a concesiones o permisos para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, toda vez que con la adopción la recomendación número uno, sería innecesario considerar a las concesiones y a los permisos en forma independiente y simultánea.

Handwritten signature and initials in blue ink.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

R11: Eliminar el "procedimiento conciliatorio" ante la DIRECCIÓN, por prácticas de "competencia ruinosa".

- **Bloque 2:** Propuesta de recomendaciones que buscan eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia generadas por la existencia de disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES que se constituyen como restricciones a la integración vertical.

R12: Eliminar cualquier restricción a la integración vertical. Eliminar la limitación a "activos fijos" para el TRANSPORTE PARTICULAR.

R13: Eliminar la sanción de perder la obra o las mercancías en favor del estado, en caso de no cumplir con lo anterior.

- **Bloque 3:** Propuesta de recomendaciones que buscan eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia generadas por la existencia de disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES generan o facilitan situaciones de conflicto de interés.

R14: Eliminar el conflicto de interés en la DIRECCIÓN, generado por el carácter simultáneo del titular de la DIRECCIÓN como PERMISIONARIO.

Por su parte, en atención al último párrafo del artículo 94 de la LFCE y en relación con las eficiencias derivadas de la implementación de las medidas correctivas o recomendaciones propuestas que buscan eliminar barreras a la entrada y expansión, en resumen, se destaca lo siguiente:¹⁵

1. Entre los principales beneficios, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca la generación de certidumbre jurídica para los competidores y posibles entrantes al mercado, lo que derivará en mayor inversión tanto en el sector transporte como en diversos sectores productivos del estado de Sinaloa que utilizan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA como insumo, así como mayor calidad en el servicio, innovación, diferenciación, entre otros.
2. Respecto de la calidad y obsolescencia del equipo de transporte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que con la adopción de las recomendaciones propuestas, se espera el ingreso de más competidores al mercado y, con ello la apertura de un proceso competitivo por la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. Adicionalmente, y derivado de la presión competitiva que los nuevos entrantes ejercerían sobre los actuales oferentes del mismo, estos tendrán los incentivos suficientes para mejorar su flota, en términos de antigüedad y calidad, ofreciendo con ello mayores capacidades tecnológicas y proveyendo mejores servicios a sus clientes. Lo anterior, considerando que el promedio de la flota para las UNIDADES dedicadas a la construcción es de veintisiete años, mientras que para las UNIDADES dedicadas a la agricultura es de treinta y cinco años.

¹⁵ En este sentido, las eficiencias se exponen de manera general y sin distinciones por segmento de mercado, ya que se esperan efectos similares en cada modalidad de transporte al llevar a cabo las recomendaciones propuestas.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

es decir más de diez años que el promedio de la flota a nivel nacional y superior en más de diez años comparado con países como Francia y Estados Unidos de América.

3. Adicionalmente, se estima que con la renovación de UNIDADES se acompañaría de servicios de mayor calidad al incorporar los avances tecnológicos propios del nuevo año modelo de la UNIDAD, generando además ahorros para los propios oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, en los siguientes términos:¹⁶ i) tiempo de recorrido, una UNIDAD nueva por lo general recorre entre diez mil y treinta y cinco mil kilómetros anuales, más que las UNIDADES con mayor edad; ii) ahorro en el consumo de combustible,¹⁷ el cual varía entre 8% y 12% del gasto anual de combustible por UNIDAD (aproximadamente cinco mil litros de diésel por año); iii) ahorros en el mantenimiento en los primeros años de operación de la UNIDAD, en donde el ahorro en este rubro varía entre el 32% y el 40% del monto anual; y iv) mayor disponibilidad de la UNIDAD al reducirse los tiempos en el taller mecánico;
4. Adicionalmente y para el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento sobre el:

“(...) servicio ineficiente que prestan las alianzas de transportistas, (...) las unidades de las alianzas no satisfacen adecuadamente los requerimientos de servicio de transporte. (...) ante estas situaciones de incapacidad, insuficiencia e ineficiencia, las alianzas ejercen su poder de veto para la utilización de transportes alternativos que brinden solución a las necesidades apremiantes de los productores socios y en general de todo tipo de productores agrícolas.”¹⁸
5. Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la entrada de nuevos competidores incentivaría a los oferentes actuales a prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general con mayor calidad, dada la presión competitiva que los nuevos entrantes ejercerían sobre los proveedores del servicio previamente establecidos en el mercado.
6. Por su parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que al establecer plazos claros y predeterminados para la resolución por parte de la DIRECCIÓN de las solicitudes de concesiones incentivará la entrada al mercado y con ello inversión, ya que los solicitantes podrían invertir en otros proyectos mientras se espera la resolución, con la seguridad de contar con los recursos cuando ésta sea resuelta. Además, a los CONCESIONARIOS actuales, les permitirá contar con planes de negocio más certeros, ya que tendrán la previsibilidad de los plazos en los que su capacidad podría aumentar.

¹⁶ Folio 007253 del EXPEDIENTE.

¹⁷ “De acuerdo con la experiencia de empresas europeas, por cada peso ahorrado en términos de combustible se logra un ahorro de hasta cuatro pesos en los demás renglones mencionados. Sin considerar la disminución del margen de utilidad cuando se tiene la unidad inmovilizada, en lugar de transportar flete”, de acuerdo con el IMT.

¹⁸ Folio 004308 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- 7. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que con la eliminación del otorgamiento de PERMISOS DE ZONA, los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA podrían recoger carga en un municipio e ir a otro y regresar o recoger con carga de este último municipio. Por dicha razón, los ingresos obtenidos por el segundo viaje, coadyuvarían a cubrir el costo de combustible y los costos derivados del desgaste de la UNIDAD, generando ahorros por economías de escala. En dicho sentido, el permitir que los oferentes operen en todo el estado de Sinaloa, además de crear eficiencias a sus usuarios, generaría beneficios para los propios prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA ya que tendrá la facultad de moverse a las zonas en donde la demanda por sus servicios sea mayor.
- 8. Finalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que con la adopción de las recomendaciones propuestas en el presente dictamen, se lograría un efecto similar para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA al que ocurrió con la liberalización y desregulación del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA en términos de nuevos entrantes y aumento en la oferta en la prestación del mismo.

Por su parte, en atención al último párrafo del artículo 94 de la LFCE y en relación con las eficiencias derivadas de la implementación de las recomendaciones propuestas que buscan eliminar las restricciones a la integración vertical, en resumen, se destaca lo siguiente:

- 1. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que si los AGENTES ECONÓMICOS constructores y agricultores pudieran autoproversearse el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA e incluso ofrecer dicho servicio a otros usuarios, además de los beneficios propios de la integración vertical, se generarían presiones competitivas a los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos y para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, generando reducción en los costos y con ello posibilitando la oferta del servicio a un menor precio en ambos segmentos.
- 2. Adicionalmente, se estima que se crearían incentivos suficientes a los oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para elevar la calidad del mismo y en conjunto con la liberalización de las tarifas se crearía una disminución en las mismas. En conjunto, se considera que las recomendaciones anteriores generarán eficiencias y beneficios tanto para los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, como para los usuarios del servicio y el estado de Sinaloa en general, toda vez que las mismas pretenden crear certeza jurídica y brindar los incentivos necesarios para implementar innovaciones, y eficiencias lo que atraería mayor inversión al estado.

En atención al último párrafo del artículo 94 de la LFCE y en relación con las eficiencias derivadas de la implementación de las recomendaciones propuestas que buscan eliminar el régimen de control de precios o tarifas, en resumen, se destaca lo siguiente:

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature at the top, and the letters 'as', 'Mr. B', 'F', 'G', and 'y' written vertically below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

1. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, a nivel federal, cuando se liberalizó el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA los precios por el servicio disminuyeron en un rango entre 5% y 15% a partir de mil novecientos ochenta y nueve. Asimismo, se incorporaron avances tecnológicos y las empresas grandes basaron sus servicios en contratos de largo plazo y cubriendo las rutas principales.¹⁹
2. Además, cuando se liberalizó el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA se lograron establecer nuevas modalidades complementarias del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA, como fueron los contratos exclusivos con clientes grandes, cooperación con otros operadores para mejorar la utilización de la capacidad de regreso, acuerdos de intercambio con otros operadores para ampliar el alcance geográfico, personal especializado y procesos estandarizados, para el establecimiento de mejores redes de conexión, servicios complementarios y mantenimiento y renovación de flota vehicular.²⁰ En este sentido, en el estado de Sinaloa, los precios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA podrían diferenciarse por la calidad de los mismos servicios ofrecidos; de esta forma, los CONCESIONARIOS tendrían los incentivos de incorporar avances tecnológicos en sus UNIDADES, mejorar la calidad con que ofrecen el servicio, por ejemplo, ofreciendo mayor rapidez y seguridad en sus entregas, mayor exactitud en los tiempos de entrega, mayor cuidado de las mercancías transportadas. Así, los CONCESIONARIOS tendrían los incentivos para diferenciarse, innovar y encontrar mejores formas de prestar el servicio, ya que cobrarían sus tarifas con base en las condiciones del servicio ofrecido.
3. Finalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que con la eliminación de los PERMISOS DE ZONA, las UNIDADES podrán realizar cargas en diferentes orígenes, es decir, podrán ir de un municipio A, al municipio B y del municipio B a cualquier otro, lo que permitirá aprovechar las economías de escala mencionadas anteriormente.

En atención al último párrafo del artículo 94 de la LFCE y en relación con las eficiencias derivadas de la implementación de las recomendaciones propuestas que buscan eliminar las situaciones de conflicto de interés, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que se eliminarían las distorsiones al proceso de libre competencia y concurrencia generadas por dichas situaciones de conflicto de interés, principalmente las derivadas de dificultar el procedimiento para el otorgamiento de concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA, favoreciendo intereses personales, familiares o de negocios, y dificultando el acceso al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y con ello impidiendo la entrada y expansión de competidores, actuales o nuevos, a los municipios en los que presta servicios el CONCESIONARIO.

¹⁹ Folios 006452 y 006453 del EXPEDIENTE.

²⁰ Folios 006454 y 006455 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signature and initials]



II. Antecedentes de investigación

Mediante escrito presentado el veintiséis de marzo de dos mil quince ante la oficialía de partes de la COMISIÓN, por el Titular de la Secretaría de Economía, se solicitó el inicio de un procedimiento de investigación argumentando la existencia de elementos que hacen suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado del servicio de transporte público de materiales para la construcción en el Estado de Sinaloa.

El diez de abril de dos mil quince, se previno al solicitante conforme a las fracciones V y VIII del artículo 104 de las DISPOSICIONES.

El veintiocho de mayo de dos mil quince la Secretaría de Economía presentó información adicional.

Derivado de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se allegó de información pública relacionada con los hechos descritos por el solicitante, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 94 de la LFCE, así como 17, fracciones II y VI del ESTATUTO, por lo que el cinco de febrero de dos mil quince acordó iniciar el procedimiento contenido en el artículo 94 de la LFCE, toda vez que de la información pública recabada por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA en ejercicio de sus facultades se obtuvieron elementos que hacen suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO.

II.1. AARC

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-058 de veintiuno de agosto de dos mil quince se requirió información y documentos a la AARC, el cual fue notificado el veintiséis de agosto de dos mil quince.

El dieciocho de septiembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se procedió a hacer efectiva la medida de apremio con que fuera apercibida la AARC en el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-058, y de igual forma se le requirió información y documentos para efectos de individualizar la multa a la que se hizo acreedora. Dicho acuerdo fue notificado el veinticuatro de septiembre del dos mil quince.

La AARC, a través de su representante legal, presentó el veintinueve de septiembre de dos mil quince ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio mencionado.

El cinco de octubre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-058. Dicho acuerdo fue notificado el doce de octubre del dos mil quince.

La AARC, a través de su representante legal, presentó el doce de octubre de dos mil quince ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información

Handwritten signatures and initials, including a large signature that appears to be 'ArB' and other smaller initials like 'G' and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

y documentos a efecto de cumplir con el requerimiento formulado mediante el acuerdo de dieciocho de septiembre de dos mil quince.

El doce de octubre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el acuerdo de dieciocho de septiembre de dos mil quince y se procedió a individualizar la multa por el incumplimiento de la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-058. Dicho acuerdo fue notificado el veinte de octubre del dos mil quince.

II.2. AARFS

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-065 de once de septiembre de dos mil quince se requirió información y documentos a la AARFS, el cual fue notificado el quince de septiembre de dos mil quince.

La AARFS, a través del Presidente de su Comité Directivo, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio señalado. La AARFS presentó dichos escritos los días veintiocho y treinta de septiembre y doce de octubre de dos mil quince.

Mediante acuerdo de dieciséis de octubre de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-065; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a la AARFS un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dicho acuerdo fue notificado el veintidós de octubre de dos mil quince.

La AARFS, a través del Presidente de su Comité Directivo, presentó el veintinueve de octubre de dos mil quince ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-065, así como su reiteramiento.

El cinco de noviembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-065. Dicho acuerdo fue notificado el diez de noviembre de dos mil quince.

II.3. AARSP

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-090 de primero de octubre de dos mil quince se requirió información y documentos a la Asociación de Agricultores del Río Sinaloa Poniente, A.C., el cual fue notificado el siete de octubre de dos mil quince.

El veintiocho de octubre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se procedió a hacer efectiva la medida de apremio con que fuera apercibida la Asociación de Agricultores del Río Sinaloa Poniente, A.C. en el oficio señalado; y de igual forma se le requirió información y documentos para efectos de individualizar la multa a la que se hizo acreedora la Asociación de Agricultores del Río Sinaloa Poniente, A.C. Dicho acuerdo fue notificado el cinco de noviembre de dos mil quince.

Handwritten signature and initials in blue ink.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

La A. A. del Río Sinaloa Poniente, A.C., a través de quien se ostentó como su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-090.

El primero de diciembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se previno a la A. A. del Río Sinaloa Poniente, A.C. para que presentara diversa información y se procedió a individualizar la multa por el incumplimiento de la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-090. Dicho acuerdo fue notificado el tres de diciembre de dos mil quince.

La AARSP, a través del Presidente de su Comité Directivo, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-090 y de la prevención realizada mediante acuerdo de primero de diciembre de dos mil quince. La AARSP presentó dichos escritos el ocho y quince de diciembre de dos mil quince, respectivamente.

El dieciocho de diciembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-090, así como el acuerdo de primero de diciembre de dos mil quince. Dicho acuerdo fue notificado el cuatro de enero de dos mil dieciséis.

II.4. API MAZA

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-071 de catorce de septiembre de dos mil quince se requirió información y documentos a la API MAZA, el cual fue notificado el diecisiete de septiembre de dos mil quince.

API MAZA, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio señalado. API MAZA presentó dichos escritos los días primero y cinco de octubre de dos mil quince.

Mediante el acuerdo de siete de octubre de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-071; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a la API MAZA un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dicho acuerdo fue notificado el catorce de octubre de dos mil quince.

El veintitrés de octubre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-071. Dicho acuerdo fue notificado el veintinueve de octubre de dos mil quince.

II.5. API TOPO

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-066 de once de septiembre de dos mil quince se requirió información y documentos a la API TOPO, el cual fue notificado el catorce de septiembre de dos mil quince.

007367



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

API TOPO, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-066. API TOPO presentó dicho escrito el dos de octubre de dos mil quince.

El ocho de octubre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-066. Dicho acuerdo fue notificado el quince de octubre de dos mil quince.

II.6. ARRENCOSA

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-068 de once de septiembre de dos mil quince se requirió información y documentos a ARRENCOSA, el cual fue notificado el quince de septiembre de dos mil quince.

ARRENCOSA, a través de su representante legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-068. ARRENCOSA presentó dichos escritos los días trece y catorce de octubre de dos mil quince.

Mediante acuerdo de dieciséis de octubre de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio mencionado; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a ARRENCOSA un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dicho acuerdo fue notificado el veintiuno de octubre de dos mil quince.

ARRENCOSA, a través de su representante legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-068, así como su reiteramiento. ARRENCOSA presentó dicho escrito el veintisiete de octubre de dos mil quince.

El tres de noviembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-068. Dicho acuerdo fue notificado el seis de noviembre de dos mil quince.

II.7. CICSAC

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-067 de once de septiembre de dos mil quince se requirió información y documentos a CICSAC, el cual fue notificado el quince de septiembre de dos mil quince.

CICSAC, a través del Presidente de su Consejo Directivo, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-067. CICSAC presentó dichos escritos los días cinco, quince y veintidós de octubre de dos mil quince.

Handwritten signature and initials in blue ink, including a large 'S' and 'C'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

El veintiséis de octubre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-067. Dicho acuerdo fue notificado el veintiocho de octubre de dos mil quince.

II.8. CMIC

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-063 de tres de septiembre de dos mil quince se requirió información y documentos a CMIC, el cual fue notificado el siete de septiembre de dos mil quince.

CMIC, a través de su apoderada legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-063. CMIC presentó dicho escrito el siete de octubre de dos mil quince.

Mediante acuerdo de dieciséis de octubre de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-063; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a la CMIC un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dicho acuerdo fue notificado el diecinueve de octubre de dos mil quince.

La CMIC, a través de su apoderada legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio señalado, así como su reiteramiento. La CMIC presentó dicho escrito el veintisiete de octubre de dos mil quince.

El treinta de octubre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-063. Dicho acuerdo fue notificado el diez de noviembre de dos mil quince.

II.9. DIRECCIÓN

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-057 de veintiuno de agosto de dos mil quince se solicitó información y documentos a la DIRECCIÓN, el cual fue notificado el veintiséis de agosto de dos mil quince.

La DIRECCIÓN, a través de su titular, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-057. La DIRECCIÓN presentó dicho escrito el siete de octubre de dos mil quince.

Mediante el acuerdo de nueve de octubre de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio señalado; se reiteró diversa información solicitada en el mismo, y se otorgó a la DIRECCIÓN un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dicho acuerdo fue notificado el veinte de octubre de dos mil quince.

La DIRECCIÓN, a través de su titular, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el

[Handwritten signatures and initials]



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-057, así como su reiteramiento. La DIRECCIÓN presentó dichos escritos los días cuatro y diecisiete de noviembre de dos mil quince.

El diecisiete de noviembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-057. Dicho acuerdo fue notificado el dieciocho de noviembre de dos mil quince.

II.10. ECO CRIBAS

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-055 de veintiuno de agosto de dos mil quince se requirió información y documentos a ECO CRIBAS, el cual fue notificado el veinticinco de agosto de dos mil quince.

ECO CRIBAS, a través del Presidente de su Consejo de Administración, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-055. ECO CRIBAS presentó dicho escrito el veinticuatro de septiembre de dos mil quince.

Mediante acuerdo de treinta de septiembre de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-055; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a ECO CRIBAS un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dicho acuerdo fue notificado el siete de octubre de dos mil quince.

ECO CRIBAS, a través del Presidente de su Consejo de Administración, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-055, así como su reiteramiento. ECO CRIBAS presentó dicho escrito el quince de octubre de dos mil quince.

El veintiuno de octubre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-055. Dicho acuerdo fue notificado el veintisiete de octubre de dos mil quince.

II.11. GRUPO LAFHER

II.11.1. DESARROLLOS LAFHER

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-075 de veintidós de septiembre de dos mil quince se requirió información y documentos a DESARROLLOS LAFHER, el cual fue notificado el veinticuatro de septiembre de dos mil quince.

DESARROLLOS LAFHER, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-075.

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



DESARROLLOS LAFHER presentó dichos escritos los días veintidós y veintinueve de octubre de dos mil quince.

El cuatro de noviembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-075. Dicho acuerdo fue notificado el cinco de noviembre de dos mil quince.

II.11.2. PROYECTOS CIVILES

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-076 de veintidós de septiembre de dos mil quince se requirió información y documentos a PROYECTOS CIVILES, el cual fue notificado el veinticuatro de septiembre de dos mil quince.

PROYECTOS CIVILES, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-076. PROYECTOS CIVILES presentó dichos escritos los días veintidós y veintinueve de octubre de dos mil quince.

El cuatro de noviembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-076. Dicho acuerdo fue notificado el cinco de noviembre de dos mil quince.

II.11.3. CASAS PIAXTLA

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-077 de veintidós de septiembre de dos mil quince se requirió información y documentos a CASAS PIAXTLA, el cual fue notificado el veinticuatro de septiembre de dos mil quince.

CASAS PIAXTLA, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-077. CASAS PIAXTLA presentó dichos escritos los días veintidós y veintinueve de octubre de dos mil quince.

El cuatro de noviembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-077. Dicho acuerdo fue notificado el cinco de noviembre de dos mil quince.

II.11.4. CONCRETOS DEL VALLE

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-078 de veintidós de septiembre de dos mil quince se requirió información y documentos a CONCRETOS DEL VALLE, el cual fue notificado el veinticuatro de septiembre de dos mil quince.

CONCRETOS DEL VALLE, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-078.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

CONCRETOS DEL VALLE presentó dichos escritos los días veintidós y veintinueve de octubre de dos mil quince.

El cuatro de noviembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-078. Dicho acuerdo fue notificado el cinco de noviembre de dos mil quince.

II.12. AICA

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-016 de tres de febrero de dos mil dieciséis se requirió información y documentos a la AICA, el cual fue notificado el cinco de febrero de dos mil dieciséis.

La AICA, a través del Presidente de su Consejo Directivo, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-016. La AICA presentó dicho escrito el veintidós de febrero de dos mil dieciséis.

Mediante acuerdo de primero de marzo de dos mil dieciséis, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-016; se otorgó a la AICA un plazo adicional de diez días hábiles para el desahogo de la información requerida en el oficio citado. Dicho acuerdo fue notificado el tres de marzo de dos mil dieciséis.

La AICA, a través del Presidente de su Consejo Directivo, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-016, así como la información faltante señalada en el acuerdo de primero de marzo de dos mil dieciséis. La AICA presentó dicho escrito el cuatro de marzo de dos mil dieciséis.

El diez de marzo de dos mil dieciséis se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-016. Dicho acuerdo fue notificado el quince de marzo de dos mil dieciséis.

II.13. ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-017 de tres de febrero de dos mil dieciséis se requirió información y documentos a la ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA, el cual fue notificado el cinco de febrero de dos mil dieciséis.

La ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA, a través de su Secretario General, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-017. La ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA presentó dicho escrito el veintitrés de febrero de dos mil dieciséis.

Mediante acuerdo de primero de marzo de dos mil dieciséis, se otorgó a la ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA un plazo adicional de diez días hábiles para el desahogo de la información requerida

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the letters 'AM', 'G', and 'B']



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

en el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-017. Dicho acuerdo fue notificado el tres de marzo de dos mil dieciséis.

La ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA, a través de su Secretario General, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-017. La ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA presentó dicho escrito el siete de marzo de dos mil dieciséis.

El diez de marzo de dos mil dieciséis se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-017. Dicho acuerdo fue notificado el quince de marzo de dos mil dieciséis.

II.14. ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-018 de tres de febrero de dos mil dieciséis se requirió información y documentos a la ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN, el cual fue notificado el cinco de febrero de dos mil dieciséis.

La ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN, a través de su Secretario General, Secretario de Finanzas y Estadísticas, y Presidente del Consejo de Vigilancia, respectivamente, de su Mesa Directiva, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-018. La ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN, presentó dicho escrito el veintiséis de febrero de dos mil dieciséis.

El primero de marzo de dos mil dieciséis se emitió acuerdo mediante el cual se procedió a hacer efectiva la medida de apremio con que fuera apercibida la ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN en el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-018; y de igual forma se le requirió información y documentos para efectos de individualizar la multa a la que se hizo acreedora. Dicho acuerdo fue notificado el dos de marzo de dos mil dieciséis.

Mediante acuerdo de siete de marzo de dos mil dieciséis, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-018; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a la ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dicho acuerdo fue notificado el nueve de marzo de dos mil dieciséis.

La ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN, a través de su Secretario General, Secretario de Finanzas y Estadísticas, y Presidente del Consejo de Vigilancia, respectivamente, de su Mesa Directiva, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-058 y el reiteramiento indicado en el acuerdo de siete marzo de dos mil dieciséis. La ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN presentó dichos escritos el dieciséis de marzo de dos mil dieciséis.

[Handwritten signatures and initials]

007373



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

El treinta y uno de marzo de dos mil dieciséis se emitió el acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-018 y el acuerdo de siete de marzo de dos mil dieciséis; y se procedió a individualizar la multa por el incumplimiento de la orden contenida en el oficio COFECE-AI-DGMR-2016-018. Dicho acuerdo fue notificado el cuatro de abril del dos mil dieciséis.

II.15. Gilberto Espinoza Moreno

El veinticinco de agosto de dos mil quince compareció voluntariamente en las oficinas del CODESIN, Gilberto Espinoza Moreno, ostentándose como Tesorero de la Delegación Sinaloa Norte de la CMIC, en su carácter de persona con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación. Consecuentemente se emitió acta de veinticinco de agosto de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia voluntaria.

II.16. Héctor Ley Pineda

El veinticuatro de agosto de dos mil quince compareció voluntariamente en las oficinas del CODESIN, Héctor Ley Pineda, ostentándose como Presidente de la CANADEVI, en su carácter de persona con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación. Consecuentemente se emitió acta de veinticuatro de agosto de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia voluntaria.

II.17. Jorge López Valencia

El veinticinco de agosto de dos mil quince compareció voluntariamente en las oficinas del CODESIN, Jorge López Valencia, ostentándose como Presidente del Centro Empresarial del Valle del Fuerte en Los Mochis, Sinaloa de la COPARMEX, en su carácter de persona con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación. Consecuentemente se emitió acta de veinticinco de agosto de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia voluntaria.

II.18. José Luis Castro Inzunza y Eurídice Salome González Robles

El veinticuatro de agosto de dos mil quince comparecieron voluntariamente en las oficinas del CODESIN, José Luis Castro Inzunza y Eurídice Salome González Robles, ostentándose como Gerente y Presidente del CONMIMEX, respectivamente, en su carácter de personas con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación. Consecuentemente se emitió acta de veinticuatro de agosto de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia voluntaria.

II.19. José Miguel Luna Ley

El veintiséis de agosto de dos mil quince compareció voluntariamente en las oficinas del CODESIN, José Miguel Luna Ley, ostentándose como Secretario General del Sindicato Estatal de Autotransporte CTM, en su carácter de persona con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'CTM' and 'G'.



hechos materia de la investigación. Consecuentemente se emitió acta de veintiséis de agosto de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia voluntaria.

II.20. Miguel Ángel Corrales Villaseñor

El veinticuatro de agosto de dos mil quince compareció voluntariamente en las oficinas del CODESIN, Miguel Ángel Corrales Villaseñor, ostentándose como Presidente de la Delegación Sinaloa de la CMIC, en su carácter de persona con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación. Consecuentemente se emitió acta de veinticuatro de agosto de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia voluntaria.

II.21. Pedro Saucedá Molinares

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-093 de diecinueve de octubre de dos mil quince se citó a Pedro Saucedá Molinares, Presidente de la AICA, en su carácter de persona con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas del CODESIN el veintinueve de octubre de dos mil quince. Dicho oficio fue notificado el veintiuno de octubre de dos mil quince.

El veintinueve de octubre de dos mil quince se llevó a cabo la comparecencia de Pedro Saucedá Molinares de conformidad con el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-093. Consecuentemente se emitió acta de veintinueve de octubre de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.

II.22. Rafael Rojo Montoya

El veintiséis de agosto de dos mil quince compareció voluntariamente en las oficinas del CODESIN, Rafael Rojo Montoya, ostentándose como transportista y empresario de la empresa conocida comercialmente como SEMILLAS SAN RAFAEL en su carácter de persona con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación. Consecuentemente se emitió acta de veintiséis de agosto de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia voluntaria.

II.23. Wai Men Manuel Pun Contreras

El veinticinco de agosto de dos mil quince compareció voluntariamente en las oficinas del CODESIN, Wai Men Manuel Pun Contreras, ostentándose como Director General de ARRENCOSA, en su carácter de persona con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación. Consecuentemente se emitió acta de veinticinco de agosto de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia voluntaria.

Una descripción detallada de cada una de las personas morales descritas anteriormente, se inserta al presente dictamen preliminar y es parte integral del mismo como Anexo 1.

Handwritten signatures and initials, including a large signature at the top right and several smaller initials (e.g., 'ca', 'G', 'f') scattered below.



III. Consideraciones de Derecho

III.1. Facultades de la COMISIÓN para la determinación de la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia

En materia de barreras a la competencia y libre concurrencia e insumos esenciales, la CONSTITUCIÓN señala en el párrafo decimocuarto del artículo 28 lo siguiente:

“La Comisión contará con las facultades necesarias para cumplir eficazmente con su objeto, entre ellas las de ordenar medidas para eliminar las barreras a la competencia y la libre concurrencia; regular el acceso a insumos esenciales, y ordenar la desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones de los agentes económicos, en las proporciones necesarias para eliminar efectos anticompetitivos.” [Énfasis añadido]

Por su parte, el artículo 57 de la LFCE establece que la COMISIÓN proveerá lo conducente para prevenir y eliminar las barreras a la libre concurrencia y la competencia económica, en las proporciones necesarias para eliminar los efectos anticompetitivos, a través de los procedimientos en ella previstos.

Para cumplir con este mandato, la LFCE otorga a la COMISIÓN las atribuciones siguientes:

“Artículo 94. La Comisión iniciará de oficio o a solicitud del Ejecutivo Federal, por sí o por conducto de la Secretaría, el procedimiento de investigación cuando existan elementos que hagan suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en un mercado y con el fin de determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos, mismo que se realizará conforme a lo siguiente:

I. La Autoridad Investigadora dictará el acuerdo de inicio y publicará en el Diario Oficial de la Federación un extracto del mismo, el cual deberá identificar el mercado materia de la investigación con objeto de que cualquier persona pueda aportar elementos durante la investigación. A partir de la publicación del extracto comenzará a contar el período de investigación, el cual no podrá ser inferior a treinta ni exceder de ciento veinte días. Dicho periodo podrá ser ampliado por la Comisión hasta en dos ocasiones cuando existan causas que lo justifiquen;

II. La Autoridad Investigadora contará con todas las facultades de investigación que se prevén en esta Ley, incluyendo requerir los informes y documentos necesarios, citar a declarar a quienes tengan relación con el caso de que se trate, realizar visitas de verificación y ordenar cualquier diligencia que considere pertinente. Tratándose de insumos esenciales, la Autoridad Investigadora deberá analizar durante esta investigación todos los supuestos previstos en el artículo 60 de esta Ley;

III. Concluida la investigación y si existen elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado investigado, la Autoridad Investigadora emitirá, dentro de los sesenta días siguientes a la conclusión de la investigación, un dictamen preliminar; en caso contrario, propondrá al Pleno el cierre del expediente.

Al emitir el dictamen preliminar, se deberán proponer las medidas correctivas que se consideren necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del mercado investigado, para lo cual podrá solicitar, en su caso, una opinión técnica no vinculatoria a la dependencia coordinadora del sector o a la Autoridad Pública que corresponda respecto de dichas medidas correctivas.

[Handwritten signatures and initials]



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En su caso, el dictamen preliminar se deberá notificar a los Agentes Económicos que pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas, entre ellas las posibles barreras a la competencia o por la regulación para el acceso al insumo esencial, así como, en su caso, a la dependencia coordinadora del sector o a la Autoridad Pública que corresponda;

IV. Los Agentes Económicos que demuestren tener interés jurídico en el asunto podrán manifestar lo que a su derecho convenga y ofrecer los elementos de convicción que estimen pertinentes ante la Comisión, dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a aquel en que surta efectos la notificación correspondiente. Transcurrido dicho término, se acordará, en su caso, el desechamiento o la admisión de pruebas y se fijará el lugar, día y hora para su desahogo;

V. Una vez desahogadas las pruebas y dentro de los diez días siguientes, la Comisión podrá ordenar el desahogo de pruebas para mejor proveer o citar para alegatos, en los términos de la siguiente fracción;

VI. Una vez desahogadas las pruebas para mejor proveer, la Comisión fijará un plazo de quince días para que se formulen por escrito los alegatos que correspondan, y

VII. El expediente se entenderá integrado a la fecha de vencimiento del plazo para formular alegatos. El Agente Económico involucrado podrá proponer a la Comisión, en una sola ocasión, medidas idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en cualquier momento y hasta antes de la integración.

Dentro de los cinco días siguientes a la recepción del escrito de propuesta de medidas al que se refiere el párrafo anterior, la Comisión podrá prevenir al Agente Económico para que, en su caso, presente las aclaraciones correspondientes en un plazo de cinco días. Dentro de los diez días siguientes a la recepción del escrito de propuesta o de aclaraciones, según el caso, se presentará un dictamen ante el Pleno, quien deberá resolver sobre la pretensión del Agente Económico solicitante dentro de los veinte días siguientes.

En caso de que el Pleno no acepte la propuesta presentada por el Agente Económico solicitante, deberá justificar los motivos de la negativa y la Comisión emitirá en un plazo de cinco días el acuerdo de reanudación del procedimiento.

Una vez integrado el expediente, el Pleno emitirá la resolución que corresponda en un plazo no mayor a sesenta días.

La resolución de la Comisión podrá incluir:

a) Recomendaciones para las Autoridades Públicas.

Las resoluciones en las que la Comisión determine la existencia de disposiciones jurídicas que indebidamente impidan o distorsionen la libre competencia y competencia en el mercado, deberán notificarse a las autoridades competentes para que, en el ámbito de su competencia y conforme los procedimientos previstos por la legislación vigente, determinen lo conducente. Estas resoluciones deberán publicitarse;

b) Una orden al Agente Económico correspondiente, para eliminar una barrera que afecta indebidamente el proceso de libre competencia y competencia;

007377



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

c) La determinación sobre la existencia de insumos esenciales y lineamientos para regular, según sea el caso, las modalidades de acceso, precios o tarifas, condiciones técnicas y calidad, así como el calendario de aplicación, o

d) La desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones del Agente Económico involucrado, en las proporciones necesarias para eliminar los efectos anticompetitivos, procederá cuando otras medidas correctivas no son suficientes para solucionar el problema de competencia identificado.

La resolución se notificará, en su caso, al Ejecutivo Federal y a la dependencia coordinadora del sector correspondiente, así como a los Agentes Económicos afectados y será publicada en los medios de difusión de la Comisión y los datos relevantes en el Diario Oficial de la Federación.

Cuando a juicio del titular del insumo esencial, hayan dejado de reunirse los requisitos para ser considerado como tal, podrá solicitar a la Comisión el inicio de la investigación prevista en este artículo, con el objeto de que la Comisión determine si continúan o no actualizándose dichos requisitos.

Si la Comisión determina que el bien o servicio no reúne los requisitos para ser considerado un insumo esencial, a partir de ese momento quedará sin efectos la resolución que hubiera emitido la Comisión regulando el acceso al mismo.

La resolución relativa a la desincorporación de activos a que se refiere el presente artículo no constituye la sanción a que se refiere el artículo 131 de esta Ley.

En todos los casos, la Comisión deberá verificar que las medidas propuestas generarán incrementos en eficiencia en los mercados, por lo que no se impondrán éstas cuando el Agente Económico con interés jurídico en el procedimiento demuestre, en su oportunidad, que las barreras a la competencia y los insumos esenciales generan ganancias en eficiencia e inciden favorablemente en el proceso de competencia económica y libre concurrencia superando sus posibles efectos anticompetitivos, y resultan en una mejora del bienestar del consumidor. Entre las ganancias en eficiencia se podrán contemplar las que sean resultado de la innovación en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios."

De acuerdo a lo anterior, las facultades que tiene la COMISIÓN para tramitar el **procedimiento de investigación establecido en el artículo 94 de la LFCE** son las siguientes:

"Artículo 12. La Comisión tendrá las siguientes atribuciones:

I. Garantizar la libre concurrencia y competencia económica; prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, e imponer las sanciones derivadas de dichas conductas, en los términos de esta Ley;

II. Ordenar medidas para eliminar barreras a la competencia y la libre concurrencia; determinar la existencia y regular el acceso a insumos esenciales, así como ordenar la desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones de los Agentes Económicos en las proporciones necesarias para eliminar efectos anticompetitivos;

Handwritten signatures and initials in the bottom right corner, including a large signature and the letters 'G' and 'H'.



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

III. Practicar visitas de verificación en los términos de esta Ley, citar a declarar a las personas relacionadas con la materia de la investigación y requerir la exhibición de papeles, libros, documentos, archivos e información generada por medios electrónicos, ópticos o de cualquier otra tecnología, a fin de comprobar el cumplimiento de esta Ley, así como solicitar el apoyo de la fuerza pública o de cualquier Autoridad Pública para el eficaz desempeño de las atribuciones a que se refiere esta Ley (...)."

En relación con lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA es el órgano de la COMISIÓN encargado de desahogar la etapa de investigación, de conformidad con el artículo 26 de la LFCE, mientras que corresponde de manera exclusiva al PLENO de la COMISIÓN el ejercicio de las facultades descritas en la fracción II del artículo 12 de la LFCE antes transcrito, siendo el PLENO de la COMISIÓN, la única autoridad con facultades para ordenar las medidas correctivas y/o realizar las recomendaciones a las AUTORIDADES PÚBLICAS necesarias para eliminar barreras a la competencia y libre concurrencia, así como para determinar la existencia de insumos esenciales, y regular el acceso a estos.

En ese sentido, conforme al ESTATUTO, corresponde a la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitir el presente dictamen preliminar, de acuerdo con lo siguiente:

"Artículo 17. Corresponde a la Autoridad Investigadora: (...)

II. Iniciar de oficio, a solicitud del Ejecutivo, o a petición de parte, las investigaciones, turnar a las Direcciones Generales de Investigación los asuntos de su competencia y emitir los dictámenes correspondientes; así como concluir las investigaciones; (...)

XVI. Emitir el dictamen de probable responsabilidad, así como los dictámenes preliminares referidos en los artículos 94 y 96 de la Ley (...)."

Conforme al artículo 12 de las DISPOSICIONES, la AUTORIDAD INVESTIGADORA al proponer al PLENO medidas correctivas en el dictamen preliminar, conforme al artículo 94, fracción III, de la LFCE, debe elaborar la justificación correspondiente de acuerdo con lo siguiente:

I. Que la medida elimina los problemas de competencia relacionados con la existencia de Barreras a la Competencia y la Libre Concurrencia o las condiciones del acceso al insumo esencial; y

II. Que la medida alcanza los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el Agente Económico al que se le pudieran imponer las medidas, dentro de las alternativas que se deriven del expediente (...)."

IV. Descripción del MERCADO INVESTIGADO

IV.1. Definición del MERCADO INVESTIGADO

El mercado investigado consiste en el mercado del servicio público de transporte de carga en general con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa, lo cual se detallará en la sección V.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top right and several smaller initials below it.]



IV.2. Marco jurídico del MERCADO INVESTIGADO

En esta sección se describe de manera general la regulación aplicable y relacionada con el MERCADO INVESTIGADO, según lo siguiente:

IV.2.1. Marco normativo del MERCADO INVESTIGADO

La CPESIN, la LTTES y el RGLTTES constituyen principalmente, el marco normativo aplicable al MERCADO INVESTIGADO. En particular, la LTTES tiene por objeto establecer las bases para la ordenación y regulación del tránsito de vehículos, conductores, pasajeros y peatones que hagan uso de las vías públicas, así como estatuir las bases para la regulación del servicio público de transporte del estado de Sinaloa.²¹

La LTTES fue publicada el nueve de abril de mil novecientos noventa y tres en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa y entró en vigor el diecisiete de abril del mismo año,²² abrogando la anterior Ley de Tránsito y Transportes publicada el veinte de octubre de mil novecientos setenta.

Es importante destacar que la LTTES sigue el principio de territorialidad en su aplicación, es decir, sus disposiciones normativas únicamente son aplicables dentro de los límites territoriales del estado de Sinaloa, según la misma ley dispone en los siguientes preceptos:

“Artículo 1o. La presente Ley tiene por objeto establecer las bases para la ordenación y regulación del tránsito de vehículos, conductores, pasajeros y peatones que hagan uso de las vías públicas del Estado de Sinaloa; así como estatuir las bases para la regulación del servicio público de transporte en la Entidad.

Artículo 2o. Las disposiciones de esta Ley son de orden público, interés social y observancia general en todo el Estado.”

Por su parte, el RGLTTES se publicó el diez de noviembre de mil novecientos noventa y siete y entró en vigor el once de noviembre del mismo año y tiene por objeto proveer, en la esfera administrativa, el cumplimiento de la LTTES.²³

En relación a la aplicación territorial de la LTTES, el RGLTTES dispone lo siguiente:

“Artículo 1o. El presente Reglamento es de observancia general en todo territorio estatal, sus disposiciones son de orden pública e interés social, y tiene por objeto proveer, en la esfera administrativa, el cumplimiento de la Ley de Tránsito y Transportes del Estado.”

Como se detallará en la sección V.2., tanto la LTTES como el RGLTTES prevén los regímenes de concesiones, permisos y autorizaciones aplicables a las distintas modalidades de los servicios públicos de transporte, así como diversas reglas relacionadas con las facultades de la autoridad

²¹ Artículo 1o. de la LTTES.

²² De conformidad con lo establecido en el artículo Quinto Transitorio del Decreto número sesenta y seis, por el que se publicó la LTTES.

²³ Artículo 1o. del RGLTTES.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top and several smaller initials below it.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

para fijar o regular itinerarios, tarifas, horarios, sitios, terminales, tipo de vehículos, entre otras especificaciones.

El servicio público de transporte de personas o cosas es aquél que se realiza por calles y caminos de jurisdicción estatal para la satisfacción de necesidades colectivas en forma general, permanente, regular y continua, sujeto a una tarifa, mediante la utilización de vehículos idóneos para tal efecto.²⁴ Así, el servicio de transporte público en general se divide en dos tipos, el de personas y el de carga.²⁵

El transporte de personas a su vez se divide en: i) servicio de primera de lujo; ii) servicio de primera y; iii) servicio de segunda. Por su parte, el servicio de carga se divide en: i) servicio de carga en general; ii) servicio de carga exprés y; iii) servicio de carga especial.²⁶ Un esquema de la clasificación anterior se presenta a continuación:

[Espacio intencionalmente en blanco]

²⁴ Artículo 180 de la LTTES.

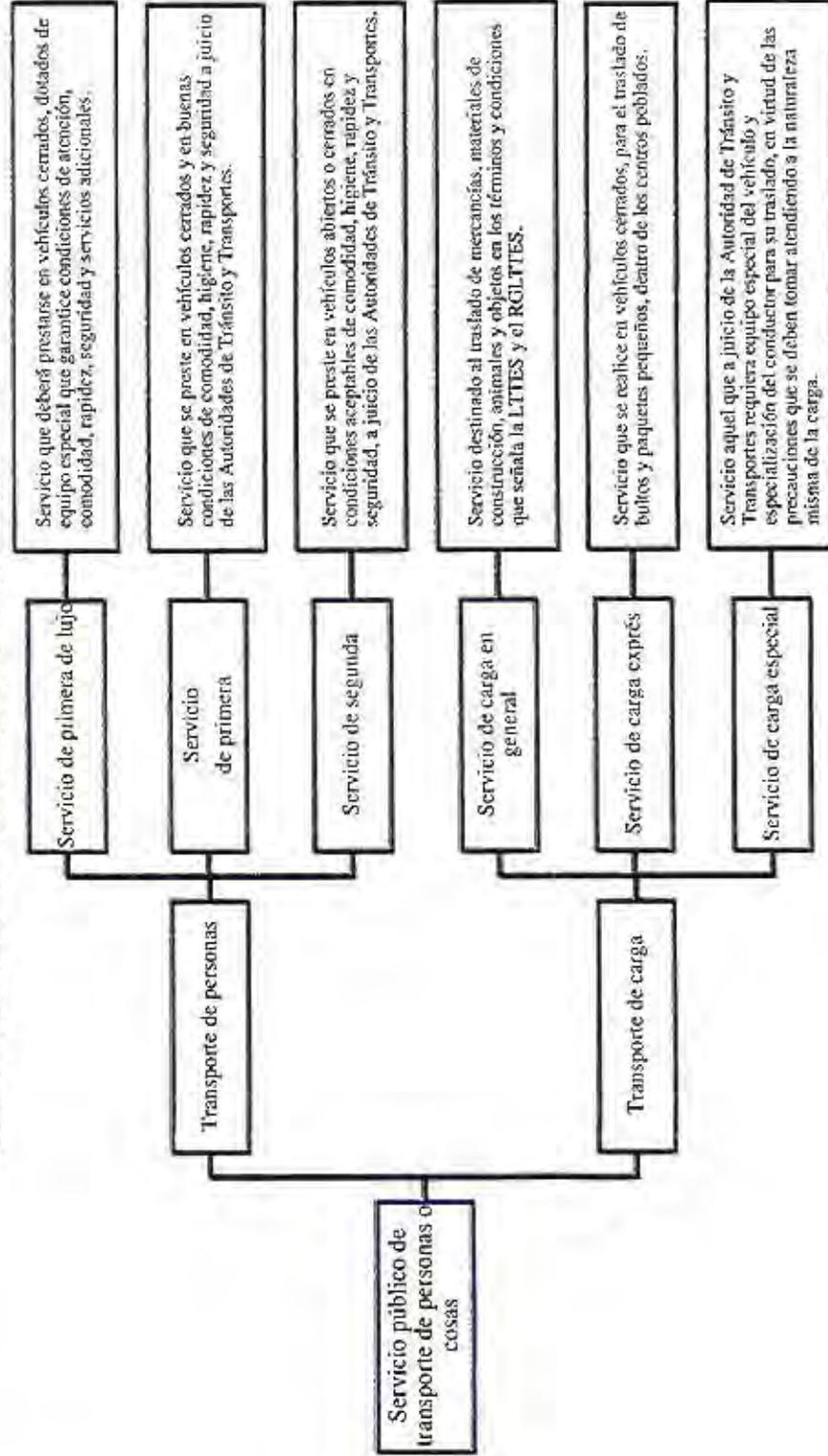
²⁵ Artículo 203 de la LTTES.

²⁶ *Idem.*



Servicio público de transporte de carga en general con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa

Cuadro 1. Clasificación del servicio público de transporte de personas o cosas²⁷



²⁷ Artículos 203 a 210 de la LTTES.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

La definición del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA a que atiende la descripción del MERCADO INVESTIGADO está prevista en la LTTES de la manera siguiente:

“Artículo 208. Se entiende por servicio público de transporte de carga en general, el destinado al traslado de mercancías, materiales de construcción, animales y objetos en los términos y condiciones que señala esta Ley y sus Reglamentos.”

Como se describirá en la sección VII.1.5., el artículo 185 de la LTTES establece que el AGENTE ECONÓMICO, persona física o moral, interesado en prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA requerirá necesariamente del otorgamiento previo de una concesión, entendida como “(...) la autorización que otorga el Ejecutivo del Estado, (...), para prestar al público el servicio de transporte de personas o cosas en los centros poblados y caminos del Estado de Sinaloa.”

De la concesión que otorga el GOBERNADOR,²⁸ a través de la DIRECCIÓN, pueden emanar uno o varios permisos que se otorgan para autorizar las UNIDADES con las que se prestará el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.²⁹

Por su parte y en términos de la LTTES, los permisos se clasifican en PERMISOS DE RUTA³⁰ o PERMISOS DE ZONA.³¹ Un PERMISO DE RUTA es la autorización que se otorga para la explotación de un itinerario determinado,³² mientras que un PERMISO DE ZONA es la autorización que se otorga para la explotación de un área determinada del territorio del estado, ambos con vehículos y conductores especialmente capacitados y autorizados para ello.³³ Cabe aclarar que los PERMISOS DE RUTA se refieren a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, por lo que no guardan relación con el MERCADO INVESTIGADO y su mención en lo sucesivo se limitará a contextualizar el MERCADO INVESTIGADO.

De conformidad con los artículos 186 y 188 de la LTTES,³⁴ para que un AGENTE ECONÓMICO pueda prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, deberá obtener un PERMISO DE ZONA. Así, la relación que guardan los PERMISOS DE ZONA respecto de la concesión de la que emanan se ilustra de la siguiente manera:

²⁸ En su artículo 65, fracción XX, la CPESIN establece como facultad del GOBERNADOR: “Otorgar concesiones en los términos que establezcan las leyes o sobre las bases que fije el Congreso en defecto de aquéllas.”

²⁹ Artículos 185 y 186 de la LTTES.

³⁰ Artículo 187 de la LTTES.

³¹ Artículo 188 de la LTTES.

³² Artículo 187 de la LTTES.

³³ Artículo 188 de la LTTES.

³⁴ “Artículo 186. Para los efectos de esta Ley, es permiso el que se otorga a una persona, en virtud de una concesión de servicio público de transporte para autorizar la unidad con la que prestará el servicio. Los permisos podrán ser de ruta o zona.

(...)

Artículo 188. Es permiso de zona la autorización que se otorgue para la explotación de un área determinada del territorio del Estado, con vehículos y conductores especialmente destinados y capacitados para ello.”

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Cuadro 2. Esquema del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA



Con base en la información proporcionada por la DIRECCIÓN y que obra en el EXPEDIENTE, existen diferentes zonas autorizadas a los CONCESIONARIOS del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, las cuales se conforman por los distintos municipios del estado de Sinaloa.

Las concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA pueden cederse por su titular, previa autorización de la DIRECCIÓN y con la satisfacción de los requisitos establecidos en el artículo 234 del RGLTTES, es decir, los siguientes:

Tabla 1. Requisitos normativos para la cesión de concesiones o PERMISOS DE ZONA individuales

| Para concesiones o PERMISOS DE ZONA individuales | |
|---|---|
| Cedente ³⁵ | Cesionario ³⁶ |
| 1. Acreditar cumplimiento de obligaciones que impone la concesión o permiso. | 1. Si aplica, que hayan transcurrido más de cinco años desde que dejó de ser CONCESIONARIO o PERMISIONARIO. ³⁸ |
| 2. Causara baja del padrón de registro de vehículos del servicio público. | 2. Cumplir con los requisitos para ser CONCESIONARIO o PERMISIONARIO (ver arriba). |
| 3. Haber explotado la concesión o permiso por al menos dos años. ³⁷ | 3. Exhibir constancia de no ser titular de concesión o permiso vigente. |
| 4. Contar con el consentimiento de la mayoría de los socios de la agrupación a la que pertenezca. | 4. Para los PERMISIONARIOS, acreditar no ser titular de más de tres permisos. ³⁹ |
| | 5. De estimarlo conveniente, ratificación de la firma del cedente. |

³⁵ Artículo 234, fracción I, del RGLTTES.

³⁶ Artículo 234, fracción II, del RGLTTES.

³⁷ Artículo 263 de la LTTEs.

³⁸ Artículo 266 de la LTTEs.

³⁹ Artículo 193 de la LTTEs.

[Handwritten signatures and initials]



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Tratándose de concesiones colectivas, el RGLTTES dispone lo siguiente: *“Tratándose de concesión colectiva, otorgada a una organización, además de los requisitos anotados en el Artículo anterior [234], la mayoría de los socios agremiados deben expresar su consentimiento.”*⁴⁰

IV.2.2. AUTORIDADES PÚBLICAS reguladoras del MERCADO INVESTIGADO

De acuerdo con lo señalado en los artículos 55 y 65 de la CPESIN, así como los artículos 179 y 203 de la LTTEs, el GOBERNADOR es la persona sobre quien se deposita el ejercicio del Poder Ejecutivo del estado de Sinaloa, teniendo entre sus facultades el otorgar concesiones en los términos que establezcan las leyes, entre ellas, las concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

En relación al MERCADO INVESTIGADO, el GOBERNADOR ejercerá dichas facultades por conducto de las dependencias, así como las demás áreas administrativas competentes a su cargo y que se determinen de conformidad con lo señalado en el artículo 3o. de la LTTEs, 2o. del RGLTTES, 1o. y 2o. del RISGG, y demás ordenamientos aplicables.

El artículo 3o. de la LTTEs señala que su aplicación *“(...) corresponde al Ejecutivo del Estado a través de la Dependencia competente que señale el Reglamento Orgánico de la Administración Pública, así como a las demás áreas administrativas que ésta determine en su respectivo ámbito de competencia.”*

En ese sentido, el artículo 17, fracción XXVIII, del ROAPES establece que corresponde a la SECRETARÍA *“(...) velar la fiel observancia de la Ley de Tránsito y Transportes del Estado y aplicarla, cuando así proceda.”*

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que la SECRETARÍA es una dependencia pública jerárquicamente subordinada del GOBERNADOR, que tiene a su cargo diferentes áreas para la atención y despacho de los asuntos de su competencia; entre ellos, la facultad de realizar, a través de las unidades administrativas a su cargo, funciones en materia de tránsito y servicio público de transporte del estado de Sinaloa, conforme a lo establecido en los artículos 1o. y 2o. del RGLTTES.⁴¹

En dicho sentido, la SECRETARÍA tiene a su cargo *“el ejercicio de las atribuciones y el despacho*

⁴⁰ Artículo 235 del RGLTTES.

⁴¹ “Artículo 1º. El presente Reglamento es de observancia general en todo territorio estatal, sus disposiciones son de orden pública e interés social, y tiene por objeto proveer, en la esfera administrativa, el cumplimiento de la Ley de Tránsito y Transportes del Estado.

Artículo 2º. En los términos de los Artículos 3o de la Ley, 8o fracciones XXXII y XXXIII del Reglamento Orgánico de la Administración Pública, 14, fracción I y 15 del Reglamento Interior de la Secretaría 2 General de Gobierno, el Ejecutivo ejercerá sus facultades en esta materia por conducto de la Dirección General de Tránsito y Transportes y a través de las dependencias que determine su Reglamento Interior. En los términos expresamente establecidos en los convenios de colaboración y coordinación en materia de vialidad y tránsito celebrados entre los Municipios y el Gobierno del Estado, corresponderá a los ayuntamientos la aplicación de la Ley y el presente Reglamento. Todas las resoluciones dictadas con base en la Ley y este Reglamento, deberán estar fundadas y motivadas.”

[Handwritten signatures and initials]

007385



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

de los asuntos que le encomiendan la Constitución Política del Estado de Sinaloa, las leyes, el Reglamento Orgánico de la Administración Pública Estatal de Sinaloa, el presente ordenamiento, así como otros reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Gobernador Constitucional del Estado [GOBERNADOR]”; contando para la “atención y despacho de los asuntos de su competencia, (...) con los servidores públicos y unidades administrativas (...) Dirección de Vialidad y Transportes [DIRECCIÓN]”.⁴² [Énfasis añadido]

En particular, el artículo 2o. del RISGG, señala las unidades administrativas a cargo de la SECRETARÍA, de acuerdo a lo siguiente:

“Para el estudio, planeación, atención y despacho de los asuntos de su competencia, la Secretaría General de Gobierno, contará con los servidores públicos y unidades administrativas siguientes:

Secretario General de Gobierno

Subsecretario de Normatividad e Información Registral

Subsecretario de Asuntos Jurídicos

Secretario Particular

Dirección de Vialidad y Transportes [DIRECCIÓN]

Dirección de Gobierno

Dirección del Registro Civil

Dirección de Inspección y Normatividad

Dirección del Trabajo y Previsión Social

Dirección del Registro Público de la Propiedad y del Comercio

Dirección de Asuntos Jurídicos

Dirección de Asuntos Agrarios

Dirección del Archivo General de Notarías

Unidad de Estudios Constitucionales y Legislativos

Coordinación Administrativa

Periódico Oficial “El Estado de Sinaloa” [Énfasis añadido]

Al respecto, la DIRECCIÓN como unidad administrativa dependiente de la SECRETARÍA, tiene a su cargo ordenar y regular las vialidades y servicios del transporte público y privado en el estado de Sinaloa.

⁴² Artículos 1o. y 2o. del RISGG.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the letters 'AB', 'G', and 'A']



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Así, el RISGG señala que la DIRECCIÓN⁴³ es la unidad administrativa de la SECRETARÍA encargada de “planear, coordinar y evaluar, en los términos de la legislación aplicable, las actividades del sector correspondiente.”. Además, el RGLTTES establece que “(...) el Ejecutivo ejercerá sus facultades en esta materia por conducto de la Dirección General de Tránsito y Transportes y a través de las dependencias que determine su Reglamento Interior (...)”.⁴⁴

De conformidad con lo establecido en el artículo 227 del RGLTTES, los interesados en obtener una concesión o permiso para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, deberán tramitar ante la DIRECCIÓN las solicitudes que serán dirigidas al GOBERNADOR.⁴⁵ En ese sentido, la DIRECCIÓN tiene entre sus facultades, las establecidas en el artículo 26 del RISGG, destacando las siguientes:

“Artículo 26. Corresponde a la Dirección de Vialidad y Transportes [DIRECCIÓN] el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Establecer, dirigir y controlar la política de la propia Dirección, así como planear, coordinar y evaluar, en los términos de la legislación aplicable, las actividades del sector correspondiente, así mismo aprobar los planes y programas, de conformidad con los objetivos y políticas que determine el Ejecutivo del Estado;

(...)

IV. Atender y resolver los trámites planteados por los conductores y propietarios de vehículos, de conformidad con las disposiciones legales sobre tránsito y transportes en el Estado;

(...)

VI. Substanciar los diversos procedimientos a las solicitudes que promuevan los particulares para su otorgamiento, modificación, cancelación o revocación de concesiones y permisos, así como imposición de modalidades del servicio público de transporte;

VII. Someter a la consideración del Consejo Técnico Estatal de Vialidad y Transportes, las resoluciones administrativas para concesiones nuevas, así como los estudios para la fijación de tarifas;

VIII. Coordinar y controlar el servicio público de transporte en el Estado, en cualquiera de sus modalidades;

(...)

⁴³ Cabe señalar que el artículo Tercero Transitorio del RISGG establece que: “Las referencias que se hacen en decretos, reglamentos, convenios, acuerdos y demás disposiciones jurídicas (...); a la Dirección General de Tránsito y Transportes, se entenderán hechos a la Dirección de Vialidad y Transportes.”

⁴⁴ Artículo 2 del RGLTTES.

⁴⁵ “Artículo 227. Las solicitudes de concesión o permiso de ruta o zona, se harán por escrito, dirigidas al Ejecutivo del Estado y se presentarán para su tramitación en la Dirección General, debiendo señalar domicilio para recibir notificaciones en la ciudad de Culiacán Rosales, Sinaloa. La falta de designación del domicilio, será causal suficiente para tener por no presentada la solicitud.”



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

X. Realizar estudios de demanda de servicio público de transporte, así como análisis y dictámenes sobre problemas de tránsito de su competencia; (...). [Énfasis añadido]

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte que la autoridad responsable de la vigilancia, aplicación y atención de los asuntos relacionados con la LTTES y el RGLTTES, en el MERCADO INVESTIGADO, es el GOBERNADOR, mediante la SECRETARÍA, quien a su vez cuenta con la DIRECCIÓN.

Por otra parte, de conformidad con lo establecido en el artículo 4o. de la LTTES, la DIRECCIÓN cuenta con un órgano técnico auxiliar en materia de vialidad y transporte. El artículo 4o. del RGLTTES⁴⁶ establece que dicho órgano será el CONSEJO TÉCNICO, señalando que:

“Artículo 4o. El Consejo Técnico de Vialidad y Transportes, será el órgano técnico auxiliar, con carácter de participación ciudadana a que se refiere el párrafo segundo del Artículo cuarto de la Ley, que actuará como instancia de consulta y opinión para orientar las políticas y programas relativos a la protección y preservación del medio ambiente, vialidad y transportes.”

Para ello, el CONSEJO TÉCNICO cuenta con las atribuciones consignadas en el artículo 5o. del RGLTTES, que a la letra señala:

“Artículo 5o. El Consejo Técnico Estatal de Vialidad y Transportes, tendrá las atribuciones siguientes:

(...)

II. Emitir, opinión, en su caso, respecto a las solicitudes de concesiones para el servicio público de transporte, en los términos previstos por el Artículo 232 de la Ley;

(...)

V. Opinar, en su caso, sobre los proyectos de autorización o modificación de las tarifas que vayan a ser sometidas a la decisión del Ejecutivo Estatal, para ser aplicadas por los concesionarios y permisionarios del transporte y servicios conexos, como lo establece el Artículo 239 de la Ley;

VI. Recomendar el establecimiento de nuevas zonas de operación al transporte que cuenta con este tipo de autorización;

(...). [Énfasis añadido]

De lo anterior se advierte que el GOBERNADOR, a través de la DIRECCIÓN, como unidad administrativa dependiente de la SECRETARÍA, tiene a su cargo la facultad para otorgar las concesiones, así como los PERMISOS DE ZONA, previa opinión del CONSEJO TÉCNICO, en los términos antes expuestos.

De acuerdo al RICEVT publicado en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa el ocho de agosto de dos mil catorce, el CONSEJO TÉCNICO se integra por diversos miembros y consejeros con derecho a voz y a voto, y por vocales, con derecho a voz pero no a voto, de la siguiente forma:

⁴⁶ Artículo 4 del RLTES.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'B', 'out', 'X', and 'G']



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

“Artículo 3 (...)

- I. El Presidente, que será el titular del Poder Ejecutivo Estatal;
- II. El Secretario Ejecutivo, será designado directamente por el Titular del Poder Ejecutivo Estatal;
- III. Los Consejeros, que serán los titulares o representantes de:
 - a. La Secretaría General de Gobierno;
 - b. Secretaría de Administración y Finanzas;
 - c. Secretaría de Seguridad Pública;
 - d. Secretaría de Desarrollo Social y Humano;
 - e. Secretaría de Turismo;
 - f. Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas;
 - g. Subsecretario de Gobierno, quien fungirá como Secretario Técnico del Consejo;
 - h. Director de Vialidad y Transportes;
 - i. **Secretario General de la Federación del Autotransporte en Sinaloa -CTM;**
 - j. **Secretario General de la Federación del Autotransporte en Sinaloa -CNOP;**
 - k. **Secretario General de la Federación del Transporte en Sinaloa-CROC; y**
 - l. **Secretario General de la Federación del Transporte en Sinaloa-CNC.**
- IV. Vocales, que serán los titulares o representantes de:
 - a. Universidad Autónoma de Sinaloa;
 - b. Universidad de Occidente;
 - c. Colegio de Bachilleres de Sinaloa;
 - d. Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica;
 - e. Universidades o Instituciones de educación pública en los niveles medio superior y superior en el Estado de Sinaloa;
 - f. Presidente CAADES;
 - g. Presidente CANACO;
 - h. Presidente CANACINTRA;
 - i. Presidente de CANIRAC;
 - j. Presidente de la CMIC;
 - k. Presidente COPARMEX;
 - l. Presidente Colegio Economistas;



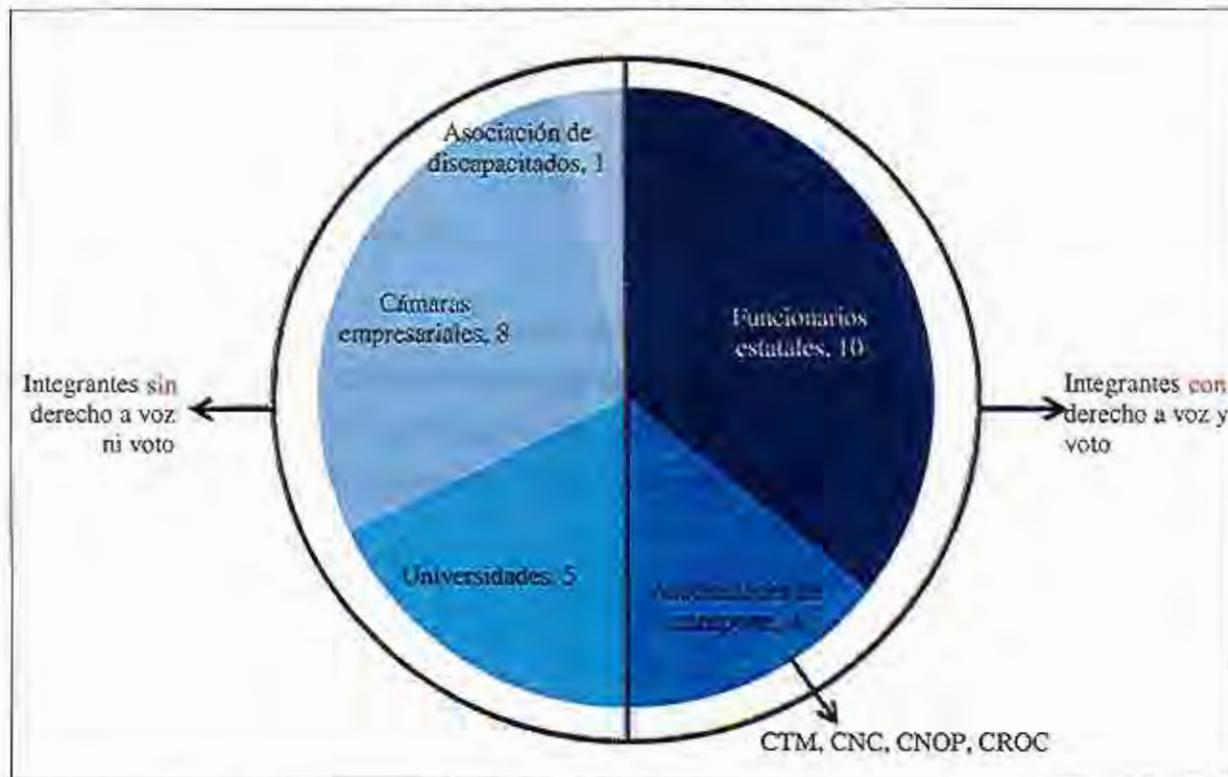
*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- m. Presidente de Colegio de Arquitectos; y
- n. Asociación de Discapacitados.

La presencia de dichos representantes será en calidad de invitados, y el objeto de su presencia será como ponentes de temas específicos relacionados con los asuntos a tratar en la sesión objeto de la invitación." [Énfasis añadido]

Lo anterior se describe de forma gráfica de la siguiente manera:

Gráfica 1. Estructura del CONSEJO TÉCNICO



De acuerdo con lo expuesto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte que los AGENTES ECONÓMICOS prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, representados necesariamente a través de las organizaciones estatales que señala el artículo 3, fracción III, incisos i, j, k y l del RICEVT, son miembros integrantes del CONSEJO TÉCNICO en el que participan directamente en la toma de decisiones por tener derecho de voz y voto.

Tomando en consideración que la DIRECCIÓN deberá "[s]ometer a la consideración del Consejo Técnico Estatal de Vialidad y Transportes [CONSEJO TÉCNICO], las resoluciones administrativas para concesiones nuevas, así como los estudios para la fijación de tarifas (...)",⁴⁷ el hecho que

⁴⁷ Artículo 26, fracción VII, del RISGG.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

algunos miembros del CONSEJO TÉCNICO sean también oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, representa una situación de conflicto de interés, misma que se abordará en la sección VII.2.2.7.1.

Así, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que el CONSEJO TÉCNICO se conforma, entre otros miembros, por asociaciones que representan los intereses de los oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, lo cual se analizará en la secciones VII.2.2.4. y VII.2.2.6.

IV.2.3. Otros ordenamientos relacionados

La prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se relaciona con otras actividades que se realizan en el estado de Sinaloa y que se regulan en al menos los siguientes ordenamientos:

IV.2.3.1. SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA: LCPAF y RASA

De conformidad con la fracción XVII del artículo 73 de la CONSTITUCIÓN, respecto de las facultades del H. Congreso de la Unión, se señala de manera expresa lo siguiente: "*Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.*" [Énfasis añadido]

En este sentido, se debe concluir que la facultad para emitir la regulación en materia de uso de caminos, vías y la prestación de los servicios de transporte, corresponde de manera exclusiva al H. Congreso de la Unión, quien ejercerá dicha facultad mediante la emisión de las leyes correspondientes.

En este sentido, la LCPAF define el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA como el porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal.⁴⁸ Para su explotación y operación se requiere un permiso otorgado por la SCT,⁴⁹ que autoriza a sus titulares para realizar el autotransporte de cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal.⁵⁰ Para la prestación de este servicio, el permisionario puede realizarlo con vehículos propios o arrendados.⁵¹

En el mismo sentido, de conformidad con el artículo 39 del RASA, el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA se clasifica en: i) carga general; y ii) carga especializada. En específico, el servicio de carga general consiste en el traslado de todo tipo de mercancías por los caminos de jurisdicción federal, siempre que lo permitan las características y especificaciones de los

⁴⁸ Artículo 2, fracción VIII, de la LCPAF.

⁴⁹ Artículo 8, fracción I, de la LCPAF y artículo 6o. del RASA.

⁵⁰ Artículo 50 de la LCPAF.

⁵¹ Siempre que se observe lo dispuesto en la LCPAF, sus reglamentos, los tratados y acuerdos internacionales y las normas oficiales mexicanas, de conformidad con el artículo 34 de la LCPAF.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

vehículos,⁵² mientras que el servicio de carga especializada comprende el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, objetos voluminosos o de gran peso, fondos y valores, grúas industriales y automóviles sin rodar en vehículos tipo góndola.⁵³

En relación con la prestación del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA, la LCPAF establece que la SCT *“expedirá permiso a los transportistas autorizados por las autoridades estatales o municipales para el uso de caminos de jurisdicción federal que no excedan de 30 [treinta] kilómetros y sean requeridos para la operación de sus servicios, en los términos del reglamento respectivo.”*⁵⁴

En relación con lo anterior, la LTTES señala que el GOBERNADOR *“podrá autorizar a los permisionarios o concesionarios del servicio público de transporte federal, mediante permisos de paso, para que en la ejecución de ese servicio usen caminos de jurisdicción estatal cuando ello fuese necesario para la prestación del mismo.”*⁵⁵

En forma correlativa, el RGLTTES⁵⁶ señala que respecto de los permisos de paso referidos en el párrafo anterior se otorgarán de acuerdo a las condiciones y requisitos siguientes:

- I. Que el tránsito por un camino de jurisdicción estatal fuere necesario para la ejecución del servicio federal autorizado;
- II. Que la longitud de tramo de carretera que se pretende utilizar, no exceda del 40% del total de extensión que tendrá la ruta, incluyendo el tramo local;
- III. Que los prestadores del servicio federal se abstengan de explotar servicios en el tramo local y sólo podrán dejar o admitir pasaje o carga en dicho tramo en el caso de que provenga de, o tenga como punto de destino, lugares situados a lo largo de los caminos de jurisdicción federal, comprendidos en el permiso o concesión expedidos por el Gobierno Federal; y
- IV. Que se escuche a los permisionarios o concesionarios locales que pudieran resultar afectados y se resuelva, en su caso, con el fin de evitar cualesquier acto de competencia desleal.”

Otro aspecto a considerar es el hecho de que en el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA el precio o tarifa por el servicio se determina por la oferta y demanda, como lo señala el artículo 65 del RASA:

“En la prestación de servicios de autotransporte federal de carga, las tarifas serán acordadas libremente entre autotransportistas y expedidores, tomando en cuenta el tipo de servicio, características de los embarques, volumen, regularidad y sistema de pago.”

⁵² Artículo 40 del RASA.

⁵³ Artículo 41 del RASA.

⁵⁴ Artículo 41 de la LCPAF.

⁵⁵ Artículo 181 de la LTTES.

⁵⁶ Artículo 203 del RGLTTES.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

IV.2.3.2. Operación y servicios portuarios: LP, RLP y reglas de operación de los administradores portuarios

El estado de Sinaloa cuenta con dos puertos marítimos, el Puerto de Topolobampo, administrado por API TOPO⁵⁷ y el Puerto de Mazatlán, administrado por API MAZA,⁵⁸ cuya regulación se establece en la LP, el RLP y las reglas de operación emitidas por cada administrador portuario, principalmente.

Además de la costa habilitada para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, un puerto está compuesto por un recinto portuario,⁵⁹ que es la zona federal que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.⁶⁰ Entre los servicios portuarios se encuentran *“los servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.”*⁶¹

En ese sentido, corresponde al administrador portuario autorizar el ingreso al recinto portuario de los vehículos *“que sean necesarios para el desempeño de las funciones de las autoridades, operadores y prestadores de servicios; de transporte de mercancías y de materiales de construcción para las obras en el recinto; de acarreo y de auxilio y salvamento, cuando ello sea necesario.”*⁶² [Énfasis añadido]

Cabe resaltar que los administradores portuarios deben incluir en el programa maestro que elaboren para la SCT⁶³ las medidas y provisiones necesarias para garantizar la conexión de los diferentes modos de transporte.⁶⁴

El marco normativo portuario resulta relevante en la presente investigación, ya que de las actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, se desprende que en los recintos portuarios del Puerto de Topolobampo y del Puerto de Mazatlán existen problemáticas relacionadas con el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. Lo anterior se analizará a profundidad en la sección V.2.2.4, y se ilustra con las siguientes manifestaciones del Presidente del Centro Empresarial del Valle del Fuerte en Los Mochis, Sinaloa de la COPARMEX:

“Actualmente, nuestros miembros tienen problemas ya que en el último tramo de 24 km de la Ciudad de los Mochis al Puerto de Topolobampo, por ser una vía de jurisdicción estatal únicamente las Alianzas pueden prestar el servicio de transporte, por lo que los miembros tienen que

⁵⁷ Folio 002586 del EXPEDIENTE.

⁵⁸ Folio 002567 del EXPEDIENTE.

⁵⁹ Artículo 2, fracción II, de la LP.

⁶⁰ Artículo 2, fracción III, de la LP.

⁶¹ Artículo 44, fracción III, de la LP.

⁶² Artículo 102 del RLP.

⁶³ Documento que los administradores portuarios elaboran para justificar los usos, destinos y formas de operación de las diferentes zonas del puerto, de conformidad con el artículo 39 del RLP.

⁶⁴ Artículo 39, fracción V, del RLP.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

adaptarse a sus elevadas tarifas, lo cual encarece las operaciones. Es decir, cuando la mercancía viene de otro Estado de la República en la carretera Federal México 15 el transportista con placa federal puede entregar su carga en el recinto fiscal federal de Topolobampo y no asumir el costo del último tramo de 24 km del camino estatal; pero para el empresario dentro del Estado de Sinaloa que necesita transportar su mercancía al mismo recinto fiscal asume un costo mucho más elevado con el transporte Estatal, lo cual afecta a los empresarios de Sinaloa y no a los de fuera. Es tal la distorsión que sale más barato mandar la mercancía al puerto de Guaymas [Sonora], que está más lejano, que al puerto de Topolobampo.⁶⁵ [Énfasis añadido]

IV.2.3.3. Organizaciones agrícolas del estado de Sinaloa: LOAES

Como se describirá en la sección XI, con base en información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que entre los principales usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se encuentran los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la actividad agrícola, mismos que en el estado de Sinaloa se agrupan en asociaciones agrícolas, en términos de la LOAES.

Dicho ordenamiento establece la definición de una asociación agrícola como la institución de interés público, autónoma y con personalidad jurídica propia, constituida por agricultores de acuerdo con las disposiciones de ese ordenamiento para los fines que el mismo establece. Todo agricultor que explote tierras ubicadas dentro de la jurisdicción de una asociación de agricultores se considera como socio afiliado a esta.⁶⁶

El artículo 3o. de la LOAES establece el número y ubicación de las asociaciones de agricultores al señalar que sólo podrá haber una asociación de este tipo por cada zona de producción. En ese sentido, el estado de Sinaloa se divide en las siguientes zonas de producción: Río Fuerte Norte, Río Fuerte Sur, Río Sinaloa Oriente, Río Sinaloa Poniente, Río Mocorito, Río Culiacán, Río San Lorenzo, Río Elota, Río Piaxtla, Río Quelite, Río Presidio, Río Baluarte y Río Las Cañas.⁶⁷

De acuerdo a lo anterior, el artículo 4o. de la LOAES preestablece la denominación y jurisdicción territorial que cada asociación de agricultores tiene, de acuerdo a lo siguiente:

"(...)

- I. Asociación de Agricultores del Río Fuerte Norte, que comprende los Municipios de El Fuerte y Choix;
- II. Asociación de Agricultores del Río Fuerte Sur, con jurisdicción en el Municipio de Ahome;
- III. Asociación de Agricultores del Río Sinaloa Oriente, que abarca el Municipio de Sinaloa;
- IV. Asociación de Agricultores del Río Sinaloa Poniente, que comprende el Municipio de Guasave;

⁶⁵ Folio 000609 del EXPEDIENTE.

⁶⁶ Artículo 1o. de la LOAES:

⁶⁷ Artículo 3o. de la LOAES.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- V. Asociación de Agricultores del Río Mocorito, con jurisdicción en los Municipios de Badiraguato, Mocorito, Salvador Alvarado y Angostura;
- VI. Asociación de Agricultores del Río Culiacán, constituida por dos áreas agrícolas,
- A) El área (1) uno de riego, está integrada por tres unidades correspondientes al Distrito de Riego Número Diez: La primera comprende el total de la primera unidad de riego, margen derecha del Río Culiacán; la segunda comprende en forma parcial la segunda unidad del Distrito de Riego, localizada en la margen izquierda del Río Culiacán, partiendo de la presa derivadora y siguiendo por el canal principal oriental aguas abajo hasta la altura del dren Capule, por su margen derecha hasta su desembocadura en las marismas y la tercera unidad, comprende el total de la cuarta unidad de riego, localizada en el Valle de Pericos.
- B) El área (2) dos, de temporal y agostadero, comprende las Sindicaturas de Las Tapias, Sanalona, Culiacán, Imala, Tepuche, Jesús María, Culiacancito y Lic. Adolfo López Mateos.
- VII. Asociación de Agricultores del Río San Lorenzo, que comprende tres áreas:
- A) El área (1) uno de riego, abarca el total de la zona de riego comprendida en la margen izquierda del Río San Lorenzo hasta sus límites con el mar.
- B) El área (2) dos de riego, comprende el área de riego ubicada en la margen derecha del Río San Lorenzo, parte de la Presa Derivadora, sigue por el canal principal margen derecha hasta su entronque con el canal principal oriental a la altura del poblado El Diez, continúa por este canal aguas abajo hasta la altura del inicio del dren principal Capule por su margen izquierda hasta desembocar en el mar.
- C) El área (3) tres, de temporal y agostadero, comprende las Sindicaturas de El Salado, San Lorenzo, Tacuichamona, Higueras de Abuya, Baila, Emiliano Zapata, Eldorado y la parte alta de la Sindicatura de Costa Rica, comprendida en la margen derecha del canal principal de la margen derecha del Río San Lorenzo.
- VIII. Asociación de Agricultores del Río Elota, que comprende los Municipios de Elota, San Ignacio y Cosalá;
- IX. Asociación de Agricultores del Río Baluarte, con jurisdicción en los Municipios de Mazatlán, Concordia y Rosario;
- X. Asociación de Agricultores del Río Las Cañas, con jurisdicción en el Municipio de Escuinapa.

Quando a juicio del Comité Directivo de la Confederación de Asociaciones Agrícolas del Estado de Sinaloa, en su caso, se considere que es necesario establecer nuevas Asociaciones Agrícolas, en las zonas de producción que no cuenten con una y previa su propuesta, el Congreso del Estado podrá autorizarlas y determinar su jurisdicción, en los términos de esta Ley. La resolución que emita el citado Comité Directivo, sea en sentido negativo o positivo, deberá ser debidamente razonada."



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

IV.2.3.4. Proyectos de colaboración público privada: LCCPPES

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los proyectos de colaboración público privada, cuya regulación se encuentra en la LCCPPES, pueden incluir la construcción de obra pública y otras instalaciones que requieran del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para el traslado de materiales. Lo anterior, debido a que los proyectos de colaboración público privada consisten en cualquier esquema que se implemente para la inversión en infraestructura, para el desarrollo de proyectos de prestación de servicios y para la realización de los demás proyectos previstos por esa ley.⁶⁸

En ese sentido, con motivo del desarrollo de proyectos de colaboración público privada, es posible que los desarrolladores involucrados⁶⁹ requieran de una concesión o permiso para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. Para ello, la LCCPPES establece las condiciones bajo las cuales podrán obtenerlo:

"Artículo 9 (...)

Los permisos, licencias, concesiones y demás autorizaciones que en su caso se requieran para la ejecución de las obras de infraestructura o para el uso o explotación de bienes públicos o prestación de servicios de un proyecto de colaboración público privada, deberán ser otorgadas siempre y cuando en la zona o región donde se desarrolle el proyecto no exista la capacidad o suficiencia necesaria conforme a los requerimientos del proyecto, por parte de los prestadores del servicio público concesionado correspondiente, conforme a lo establecido en la Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa y demás disposiciones aplicables en la materia.

(...)

Artículo 81. Cuando en un proyecto de colaboración público privada el uso de bienes públicos o la prestación de los servicios por parte del o de los desarrolladores requieran de permisos, concesiones u otras autorizaciones, éstos se otorgarán conforme a las disposiciones que los regulen, con las salvedades siguientes:

- I. Su otorgamiento se realizará mediante el procedimiento de concurso previsto en la presente Ley; y
- II. La vigencia de cada una de las autorizaciones para la prestación de los servicios se sujetará a lo siguiente:

⁶⁸ Artículo 6, fracción IV, de la LCCPPES.

⁶⁹ De acuerdo con la definición prevista en el artículo 6, fracción X, de la LCCPPES, que señala:

"Artículo 6. (...)

X. Desarrollador: Sociedad mercantil mexicana, con objeto exclusivo de desarrollar un determinado proyecto de colaboración público privada, con quien se celebre el contrato respectivo y a quien se otorguen, en su caso, las autorizaciones para desarrollar el proyecto;

En las bases del concurso podrá establecerse que el Desarrollador sea persona moral o fideicomiso y que tenga como objeto exclusivo el desarrollar el proyecto de colaboración público privada; (...)"

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- a) Cuando el plazo inicial máximo que establezca la ley que regula la autorización sea menor o igual al plazo de treinta años, aplicará éste último;
- b) Cuando la ley que rige la autorización establezca un plazo inicial máximo mayor al de treinta años, aplicará el plazo mayor, y
- c) Independientemente del plazo inicial por el que se otorgue la autorización, su duración, con las prórrogas que en su caso se otorguen conforme a la ley de la materia, no podrá exceder el plazo máximo señalado por dicha ley.

Solo serán aplicables las salvedades previstas anteriormente, cuando no existan concesiones o permisos previamente otorgados a otros particulares en la zona o región donde se desarrolle el proyecto, o bien, cuando no exista la capacidad o suficiencia necesaria conforme a los requerimientos del proyecto, por parte de los prestadores del servicio público concesionado correspondiente para la ejecución de la obra o la prestación de los servicios, conforme a lo establecido en la Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa y demás disposiciones aplicables en la materia." [Énfasis añadido]

IV.2.3.5. Servicio público de transporte ferroviario de carga: LRSF

El servicio público de transporte ferroviario de carga es aquel servicio concesionado que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros, mismo que se regula en la LRSF, el Reglamento del Servicio Ferroviario y la Ley de Vías Generales de Comunicación y, es de jurisdicción federal.

Como se menciona en la sección VII.1.2.1.2., el estado de Sinaloa cuenta con una red ferroviaria de ochocientos kilómetros⁷⁰ y podría representar un sustituto del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; sin embargo, los puntos en donde se encuentra ubicado físicamente este medio de transporte no corresponden con los puntos de origen y/o destino final de los productos y mercancías sujetos de interés para ser movilizados por los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Respecto al transporte por ferrocarril, el estado de Sinaloa cuenta con dos operadores ferroviarios que cruzan hacia los Estados Unidos de América⁷¹ con dos vías principales: Guadalajara-Nogales y la vía de Topolobampo-San Blas-Divisadero-Chihuahua que corresponde al "Tren Chepe".⁷²

En este sentido y como se explicará en la sección VII.1.2.1.2. esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el transporte ferroviario no es sustituto del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, toda vez que si bien es un importante medio de movilización de mercancías y/o productos, los puntos donde se ubica no constituyen el origen o destino último de las mercancías.

No obstante lo anterior, la relación que guarda el transporte ferroviario con el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se encuentra en el transporte multimodal, mismo que resulta de la combinación del ferrocarril y el autotransporte en la prestación de servicios puerta a puerta, en

⁷⁰ Folios 006065 y 006066 del EXPEDIENTE.

⁷¹ Folios 006705 y 006706 del EXPEDIENTE.

⁷² Folios 006705 y 006706 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large checkmark and several initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

donde la carga se traslada en un primer punto en tractocamión y, posteriormente se transfiere al ferrocarril para ser trasladada a otro punto para alcanzar su destino final, o viceversa.

Generalmente, la porción más larga del recorrido se hace por ferrocarril, que actúa como eje troncal de este modo. Por su parte, el autotransporte cumple las tareas de recolección y entrega en la porción corta del viaje.

Al respecto, el Reglamento del Servicio Ferroviario establece que:

"En las terminales de carga se podrán prestar, además, servicios tales como:

(...)

II. Operación multimodal;

(...)"⁷³

V. Características económicas del MERCADO INVESTIGADO

En esta sección se describen, en primer lugar, las características económicas del autotransporte de carga; específicamente, los principales elementos que determinan oferta y demanda de dicho servicio. En segundo lugar, se describen de manera específica, las características económicas de la oferta y la demanda del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

V.1. Características económicas del autotransporte de carga

A continuación, se describen las características económicas del autotransporte de carga, específicamente los principales elementos que determinan la oferta y demanda de dicho servicio.

V.1.1. Definición del autotransporte de carga

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que el INEGI incluye en su definición de autotransporte de carga al autotransporte de carga general y autotransporte de carga especializado, mismos que según ese órgano se definen de la siguiente forma:

Autotransporte de carga general:

"Unidades económicas dedicadas principalmente al autotransporte local y foráneo, de productos empacados o sueltos, que no requieren de equipo especializado, se transportan en camiones de redilas, cajas secas cerradas, remolques, semirremolques, contenedores, plataformas y otros vehículos para carga general"⁷⁴

Autotransporte de carga especializado:

"Unidades económicas dedicadas principalmente al autotransporte, local y foráneo, de productos que por características como el tamaño, peso o peligrosidad requieren de equipo de autotransporte especializado para su transportación, como plataformas y otros equipos para transportar materiales

⁷³ Artículo 122 del Reglamento del Servicio Ferroviario.

⁷⁴ Folio 006705 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

para la construcción, materiales y residuos peligrosos, madera y sus derivados, productos que requieren refrigeración o congelación, maquinaria pesada o sobredimensionada, animales en pie".⁷⁵

Por otra parte, con información que obra en el EXPEDIENTE y, según el IMT, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que para el caso del transporte, las unidades de medida comúnmente utilizadas son las siguientes:

"Viaje. Esta es una forma fácil y práctica de medir los deseos de movimiento de las personas y sus bienes.

(...)

Vehículo. En otras ocasiones, la demanda de transporte se hace por un vehículo y no por cada usuario. Así, si se contrata el vehículo para un viaje, o para un período de tiempo; también pueden construirse las unidades veh-km [vehículo - kilómetro] o veh-hora [vehículo - hora], o incluso la más elaborada de veh-km/hora [vehículo - kilómetro por hora].

Carga. Similarmente al caso de las personas, en lugar de viajes o envíos, se puede ser más preciso para identificar el esfuerzo que se requiere y tener unidades como son: toneladas, ton-Km [toneladas - kilómetro], ton-km/tiempo [toneladas - kilómetro por hora], etc."⁷⁶ [Énfasis añadido]

V.1.2. Características económicas de la oferta del autotransporte de carga

A continuación se describirán los elementos que definen la oferta del servicio de autotransporte de carga, como lo son el precio o la tarifa, la tecnología, el costo de los insumos y la regulación.⁷⁷

Para el caso del autotransporte de carga, la cantidad de unidad-kilómetro ofrecida está determinada principalmente por la tarifa. Así, el criterio de decisión de un AGENTE ECONÓMICO dedicado al transporte, consiste en producir lo que puede vender, es decir, lo que puede satisfacer con su capacidad instalada (número y tipo de vehículo de carga) dada una tarifa.⁷⁸

Adicionalmente, los otros elementos que determinan la oferta del servicio⁷⁹ son:

- i. Tecnología disponible de los productores: las diferencias entre medios de transporte se deben a las características particulares de los vehículos y a la infraestructura que éstos requieren, ya que éstas condicionan la forma de organización de cada mercado y el grado de competencia existente entre los distintos medios de transporte.
- ii. Regulación: existen diversas regulaciones en el sector que pudieran limitar la oferta. Para el caso específico del autotransporte, un factor determinante para la oferta del servicio ha sido la necesidad de contar con una concesión, un permiso o una autorización.⁸⁰

⁷⁵ Folio 006705 del EXPEDIENTE.

⁷⁶ Folio 006091 del EXPEDIENTE.

⁷⁷ Folio 006091 del EXPEDIENTE.

⁷⁸ Folio 006705 del EXPEDIENTE.

⁷⁹ Folio 006091 del EXPEDIENTE.

⁸⁰ Folio 006705 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Dentro de las regulaciones y normas que pudieran fungir como elementos para determinar la cantidad ofrecida del servicio se ubican a la fijación de tarifas; impedimentos a la circulación de unidades por sus características u origen (extranjeras, federales o de otros estados); limitaciones al número de permisos o concesiones; restricciones a operar en una zona determinada, e impedimentos a la inversión extranjera; entre otros.⁸¹

- iii. Costo de los insumos: desde el punto de vista del prestador de servicios, el autotransporte es bidireccional; es decir, en el viaje se considera carga tanto de ida como vuelta, ello con el objeto de maximizar los ingresos y de minimizar los costos derivados de realizar la actividad del transporte en un viaje determinado.⁸² Así, para el transportista resulta relevante que cuando hace un viaje hacia un destino determinado, éste pueda regresar a su origen con carga, tal que los costos puedan ser pagados por los ingresos derivados de prestar servicios de transporte tanto en la ida como en el regreso.

En general, para las diversas modalidades de transporte los costos fijos pueden representar una alta proporción del costo total. En este sentido, para el autotransporte de carga, cuando una UNIDAD se encuentra parada se asumen pérdidas asociadas con los costos fijos como la depreciación y/o el pago de intereses. Sin embargo, en el caso particular del autotransporte de carga, los costos variables representan una proporción importante de los costos totales en relación a otros modos de transporte.⁸³

Lo anterior, se ilustra en la siguiente tabla sobre los costos fijos y variables para algunos medios de transporte:

Tabla 2. Proporción de costos fijos y variables (sobre los costos totales) de los medios de transporte⁸⁴

| Transportador | Porcentaje de costos variables | Porcentaje de costos fijos |
|---------------|--------------------------------|----------------------------|
| Ferrocarriles | 25 a 50 | 75 a 50 |
| Camiones | 80 a 90 | 20 a 10 |
| Autobuses | 80 a 90 | 20 a 10 |
| Líneas aéreas | 10 a 50 | 90 a 50 |
| Tuberías | 30 a 40 | 70 a 60 |

⁸¹ Folios 007306 al 007325 del EXPEDIENTE.

⁸² Folio 006705 del EXPEDIENTE.

⁸³ Folio 006705 del EXPEDIENTE.

⁸⁴ Folio 006705 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials:
 AM
 J
 CB
 #
 GA
 P



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

De acuerdo con información de la EAT,⁸⁵ para el año dos mil trece, se observó que para el autotransporte de carga a nivel nacional, los gastos efectuados para el consumo de combustibles y lubricantes representaron el 42.9% de los costos totales. Por su parte, para el autotransporte de carga especializada representaron el 42.6% de los costos totales. En ambos casos, se observó que el consumo de combustibles y lubricantes fue el mayor gasto reportado en dos mil trece (ver gráfica 2).⁸⁶

Además del combustible, otros rubros en los que el sector tiene sus principales gastos son los materiales consumidos para la prestación del servicio, tales como: refacciones para mantenimiento corriente efectuado por terceros; pagos por alquiler de otros bienes muebles e inmuebles, y pagos por servicios de peaje y uso de infraestructura. La distribución de los costos antes mencionada se muestra en la siguiente gráfica:

Gráfica 2. Distribución porcentual de los principales conceptos de gasto efectuado por las unidades económicas dedicadas al autotransporte de carga a nivel nacional (de dos mil tres a dos mil trece)⁸⁷



⁸⁵ Folios 006091 y 006705 del EXPEDIENTE.

⁸⁶ La encuesta del año dos mil nueve (que reporta datos de dos mil ocho) no presenta algunos datos por lo que en esos casos se tomaron los datos del año anterior. Las cifras del dos mil trece son preliminares.

⁸⁷ Folios 006091 y 006705 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*



V.1.3. Características económicas de la demanda del autotransporte de carga

La actividad del autotransporte de carga es relevante para la economía, ya que se encarga de movilizar los insumos hacia el sector productivo y distribuir la producción.⁸⁸

La relevancia del sector puede ser poco visible en términos del pago realizado por las distintas actividades que lo demandan. Su importancia radica en que, sin la provisión del transporte de mercancías desde sus puntos de producción o comercialización hacia distintos lugares/puntos de consumo, procesamiento, transformación, almacenamiento o depósito, resulta imposible realizar otras actividades, de ahí su importancia transaccional.

Así, la demanda por el autotransporte de carga se puede considerar como una demanda derivada; es decir, la demanda por dichos servicios se deriva de alguna otra actividad o necesidad. Por lo anterior, la demanda del autotransporte de carga depende en gran medida de la producción y demanda de otros productos y servicios.⁸⁹

El sector transporte, correo y almacenamiento,⁹⁰ que incluye, entre otros, al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, ha contribuido con más del 5% del PIB nacional en los últimos años.

⁸⁸ Folio 007253 del EXPEDIENTE.

⁸⁹ Folio 006091 del EXPEDIENTE.

⁹⁰ Este sector comprende unidades económicas dedicadas principalmente al transporte (de personas y de carga), a proporcionar servicios especializados relacionados directamente con el transporte, y al almacenamiento de bienes. En virtud de que las actividades de las oficinas postales y de las mensajerías consisten en transportar bienes, fueron incluidas en este sector.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Considerando únicamente al autotransporte de carga, se observó que éste ha aportado cerca del 3% del PIB nacional desde dos mil a dos mil catorce.⁹¹

Por otro lado, la relevancia de este sector puede observarse en la estructura de la matriz insumo-producto y su aportación al PIB nacional. De acuerdo a la matriz insumo-producto,⁹² se observó que todos los sectores productivos demandan los servicios que ofrece el sector transportes, correos y almacenamiento. La demanda por servicios de dicho sector varía entre el 1% y el 6.8% del total de bienes y servicios que demanda cada sector. Por actividad económica, los sectores que más demandan los servicios del sector transportes, correos y almacenamiento⁹³ son los siguientes:

Tabla 3. Porcentaje del gasto total de sectores seleccionados de la actividad económica destinado al pago de los servicios provistos por el sector transportes, correos y almacenamiento⁹⁴

| Actividad | 2008 | 2012 |
|--|------|------|
| Actividades primarias | | |
| Agricultura, cría y explotación de animales, aprovechamiento forestal, pesca y caza | 2.2% | 2.1% |
| Actividades secundarias | | |
| Generación, transmisión y distribución de energía eléctrica, suministro de agua y de gas por ductos al consumidor final, | 3.5% | 4.0% |
| Minería | 2.4% | 2.3% |
| Industrias manufactureras | 2.2% | 2.2% |
| Construcción | 2.1% | 2.0% |
| Actividades terciarias⁹⁵ | | |
| Servicios financieros y de seguros | 3.8% | 4.0% |

⁹¹ Folios 006091 al 006705 del EXPEDIENTE.

⁹² Folios 006091 al 006705 del EXPEDIENTE.

⁹³ Este sector comprende unidades económicas dedicadas principalmente al transporte (de personas y de carga), a proporcionar servicios especializados relacionados directamente con el transporte, y al almacenamiento de bienes. En virtud de que las actividades de las oficinas postales y de las mensajerías consisten en transportar bienes, fueron incluidas en este sector.

⁹⁴ Folios 006091 al 006705 del EXPEDIENTE.

⁹⁵ Excluyendo a las actividades legislativas, gubernamentales, de impartición de justicia y de organismos internacionales y extraterritoriales que demanda el 6.8% y 7.4%.

Handwritten signatures and initials are present in the bottom right corner of the page, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | |
|---|------|--------------------|
| Comercio | 3.5% | 3.5% ⁹⁶ |
| Información en medios masivos | 3.5% | 3.7% |
| Servicios de apoyo a los negocios y manejo de desechos y servicios de remediación | 3.4% | 3.5% |

De manera general, también podemos decir que la demanda por el autotransporte de carga tiene otras dimensiones, puesto que ésta varía por regiones; por distancias y disponibilidad de infraestructura carretera; por tipo de carga; por periodos de tiempo acorde a las necesidades y preferencias de transporte de los usuarios las cuales se relacionan a su ciclo productivo, características de su negocio y a su localización respecto a sus clientes. Algunos de estos aspectos se describen a continuación:

- i. Características físicas de los productos a transportar: los productos de bajo valor económico y grandes volúmenes tienden a ser transportados preferentemente por aquellos modos de transporte que presentan economías y ahorros por su escala de operación, tales como el barco y el ferrocarril⁹⁷ y; en segundo plano, por el transporte terrestre en carreteras, el cual tiende a especializarse en productos de mayor valor, bajo volumen o en aquellos bienes con un origen o destino determinado que no pueden ser atendidos por otros modos de transporte. De esta forma, los productos transportados por el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, es decir, materiales de construcción y productos agrícolas, poseen características físicas específicas, con orígenes y destinos determinados, que lo hacen poco sustituibles por otros modos de transporte dentro del estado de Sinaloa.⁹⁸
- ii. Precio: en términos generales, el precio se encuentra en función a la disponibilidad del servicio en el lugar en donde se requiere el servicio, así como a la cantidad de viajes que se demandan y la eficiencia en que es planeada la logística de transporte, por ejemplo ida y regreso con carga. En particular, el precio del transporte está determinado por la localización de las actividades productivas de los usuarios en relación a la ubicación de sus clientes o destino de las mercancías o materiales. Lo anterior debido a que el transporte es necesario para la producción, distribución, almacenaje y depósito de los productos. Para ciertas actividades, la localización está determinada por la existencia de recursos necesarios

⁹⁶ En la actualización del dos mil doce, el comercio ocupa el quinto lugar (excluyendo a las actividades legislativas, gubernamentales, de impartición de justicia y de organismos internacionales y extraterritoriales) dentro de las actividades terciarias que demandan más servicios del sector transportes, correos y almacenamiento; el segundo lugar es ocupado por servicios de salud y de asistencia social con el 3.9%.

⁹⁷ Productos de alto valor y bajo volumen que son movidos usualmente por transporte aéreo.

⁹⁸ Folio 006091 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures in blue ink, including a large stylized signature and the word "Folio" written vertically.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

específicos o insumos, este es el caso de los bancos de materiales, minas, ubicación de obras de construcción, de las cosechas o cultivos y centros de acopio.⁹⁹

Al respecto, con base en información que obra en el EXPEDIENTE y según el IMT:

“Cambios en el precio para incentivar nuevos usuarios, o atraer usuarios de otros modos o atendidos por otros operadores. El objetivo de los operadores es maximizar sus ingresos y competir más efectivamente en el mercado. En muchas áreas del transporte el problema de los picos en la demanda puede ser influenciado mediante políticas de precios”¹⁰⁰

De esta forma, la determinación de precios de mercado en función a la escasez relativa del servicio de transporte en un momento del tiempo y región determinada, dado los demás atributos de la demanda aquí expuestos, representa un medio eficaz para señalar las necesidades de servicio de transporte de carga, vía incrementos en precios, y así motivar la renovación y expansión de la capacidad de los oferentes actuales, así como la entrada de nuevos AGENTES ECONÓMICOS en el mercado.

- iii. Oportunidad y prontitud del servicio y duración del viaje: depende de la disponibilidad del servicio así como de cuánto valoren los clientes el tiempo de desplazamiento del producto transportado y de que éste sea acorde a la naturaleza de su negocio. Además, para los AGENTES ECONÓMICOS el tiempo invertido en el transporte de mercancías es importante, *“ya que la rapidez y fiabilidad de las entregas está inversamente relacionada con el coste de mantener un stock determinado de mercancías”*,¹⁰¹ y
- iv. Calidad: existen diversos criterios para medir esta característica del servicio de autotransporte, entre los que se encuentran los siguientes elementos:
- Logística: se relaciona con diseño de rutas, instalaciones, accesos de vehículos, infraestructura, disponibilidad de vehículos suficientes y adecuados; entre otros;
 - Antigüedad de las UNIDADES de transporte y su confiabilidad en el servicio: se relaciona con la eficiencia con que se provee el servicio, así como a las potenciales mermas y pérdidas generadas a los clientes debido a las fallas mecánicas (o ausencia de ellas) y/o incidentes enfrentados por los transportistas en el proceso de traslado y entrega de los productos; y
 - Seguridad: se relaciona en mayor medida con la prevención de accidentes o eventualidades que repercuten en el producto transportado.

Asimismo, la demanda puede variar por diversas razones, entre ellas: la hora del día, el día de la semana, el ciclo de producción (como en el caso de la producción agrícola), y la distribución de la población y las ciudades (ubicación de centros laborales, comerciales, vivienda, entre otros).¹⁰²

⁹⁹ Folio 006705 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁰ Folio 006091 del EXPEDIENTE.

¹⁰¹ Folio 007234 del EXPEDIENTE.

¹⁰² Folio 006091 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

V.2. Características del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA

En esta sección, por un lado, se describen las características que determinan la oferta del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, como son el otorgamiento de concesiones y permisos para prestar el servicio. Asimismo, se describe de manera breve el tipo de UNIDADES autorizadas para prestar dicho servicio. Además, se detalla la manera en que se determinan las tarifas que se cobrarán por la prestación del servicio.

Por el lado de la demanda, se describen las actividades productivas del estado de Sinaloa que son las principales demandantes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, a fin de dimensionar la importancia del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. En este sentido, se hará énfasis en las actividades de construcción y agricultura, toda vez que son los sectores en los que se centra el uso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Finalmente, en esta sección se enfatizará la importancia de los puertos en el lado de la demanda, puesto que en ellos el SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA resulta relevante para los procesos de importación y exportación de mercancías agrícolas. En este sentido, se analiza la forma en que la regulación actual del SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA afecta adversamente las actividades comerciales y productivas de los usuarios de transporte en el estado.

V.2.1. Oferta del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA

La prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA es un servicio originariamente a cargo del estado, por lo que está sujeto necesariamente al otorgamiento previo de una concesión y/o un PERMISO DE ZONA, según se dispone en la LTTES y como se describe a detalle en la sección VII.1.

V.2.1.1. Concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA

Las concesiones se podrán otorgar a personas físicas y morales y podrán ser expedidas de forma individual o colectiva.¹⁰³ De conformidad con lo señalado en los artículos 185 y 189 de la LTTES (ver sección VI.1), son CONCESIONARIOS aquellas personas físicas o morales, ya sea de forma individual o colectiva, que reciben la autorización que otorga el GOBERNADOR, a través de la DIRECCIÓN, para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.¹⁰⁴

Según información que obra en el EXPEDIENTE y que fue proporcionada por la DIRECCIÓN, en el estado de Sinaloa, hasta septiembre de dos mil quince, existían ochenta y nueve

¹⁰³ Artículo 189 de la LTTES.

¹⁰⁴ "Artículo 185. Concesión de servicio público de transporte es la autorización que otorga el Ejecutivo del Estado, en los términos de la presente Ley, para prestar al público el servicio de transporte de personas o cosas en los centros poblados y caminos del Estado de Sinaloa (...)

Artículo 189. Las concesiones para explotar el servicio público de transporte en el Estado, se otorgarán a las personas físicas y morales, y se expedirán en forma individual o colectiva."

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the letters 'AM' and 'G'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

CONCESIONARIOS,¹⁰⁵ de los cuales cuarenta y seis son personas físicas y cuarenta y tres personas morales. Destaca que de las concesiones asignadas a personas físicas, sólo una de ellas cuenta con dos PERMISOS DE ZONA asignados, las restantes cuarenta y cinco concesiones cuentan con sólo un PERMISOS DE ZONA.

Por su parte, respecto de las concesiones asignadas a personas morales, el número de PERMISOS DE ZONA que emanan de cada una de ellas oscilan entre uno y hasta quinientos cuarenta y dos PERMISOS DE ZONA.¹⁰⁶ En suma, dichas concesiones tienen asignados un total de siete mil doscientos treinta y ocho PERMISOS DE ZONA, lo que equivale al 99.35% del total.

En conclusión, existen un total de siete mil doscientos ochenta y cinco PERMISOS DE ZONA, de los cuales siete mil doscientos treinta y ocho dependen de concesiones otorgadas a una persona moral, y sólo cuarenta y siete corresponden a concesiones de personas físicas.¹⁰⁷

V.2.1.2. PERMISOS DE ZONA

Como se mencionó en la sección IV.2.1, en términos de la LTTES, los permisos emanados de una concesión se clasifican en PERMISOS DE RUTA o PERMISOS DE ZONA. Un PERMISO DE ZONA, es la autorización que se otorga para la explotación de un área determinada del territorio del estado, ambos con vehículos y conductores especialmente capacitados y autorizados para ello.¹⁰⁸

Al respecto, de acuerdo con información del EXPEDIENTE proporcionada por la DIRECCIÓN, todos los permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO TRANSPORTE DE CARGA que ha autorizado el GOBERNADOR, a través de la DIRECCIÓN, corresponden a PERMISOS DE ZONA¹⁰⁹ y no PERMISOS DE RUTA. Adicionalmente, con información que obra en el EXPEDIENTE, el Secretario General del Sindicato Estatal del Autotransporte CTM, declaró que "(...) Las rutas son para pasajeros, las zonas para carga (...)".¹¹⁰

Por lo anterior, los PERMISOS DE ZONA se otorgan para autorizar a la UNIDAD con la que se prestará el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA a operar en una región previamente determinada por la DIRECCIÓN. En adelante, el análisis se centrará en los PERMISOS DE ZONA, ya que éstos hacen

¹⁰⁵ Derivado del análisis de la información proporcionada por la DIRECCIÓN se pudo observar que el nombre o razón social de dos alianzas era similar. Dichas alianzas son: "Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa", con trescientos diecinueve permisos asignados, y la "Alianza de camioneros y permisionarios de autotransportes de carga y materiales para construcción entre almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa" con cincuenta y tres permisos asignados. Dada la similitud esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró pertinente identificar a ambas como la misma alianza.

¹⁰⁶ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁷ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁸ Artículo 188 de la LTTES.

¹⁰⁹ Folio 002850 del EXPEDIENTE.

¹¹⁰ Folio 000763 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

referencia al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y, por ende, guardan relación con el MERCADO INVESTIGADO.

V.2.1.3. Tipos de UNIDADES

Para el caso del estado de Sinaloa, las concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA vigentes¹¹¹ se otorgaron a UNIDADES de tipo redilas, con una participación del 50.45% (tres mil seiscientos setenta y cinco UNIDADES) del total de UNIDADES autorizadas mediante los PERMISOS DE ZONA, seguido de UNIDADES tipo volteo con una participación del 47.82%, y un restante 1.73% que se distribuye entre UNIDADES del tipo caja, estacas, grúas, ómnibus, plataforma, rabón, tracto camión y tractor.¹¹²

Del análisis de la información, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que entre las UNIDADES utilizadas principalmente para la actividad de la agricultura se encuentran las UNIDADES de tipo redilas,¹¹³ es decir, el 50.45% de los PERMISOS DE ZONA que existen en todo el estado.

Las UNIDADES tipo volteo se utilizan, principalmente, en la industria de la construcción, especialmente en el transporte de materiales pétreos, es decir, el 47.82% de las UNIDADES que prestan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA son destinadas a la industria de la construcción.¹¹⁴

Asimismo, y como se aborda en la sección VII.1.2.1.1., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, conforme a información proporcionada por la DIRECCIÓN, en los PERMISOS DE ZONA otorgados se establece que el tipo de mercancías autorizadas para ser transportadas dependerá del tipo de UNIDAD utilizada. En este sentido, para materiales pétreos o de construcción, la DIRECCIÓN, autorizó “emplacar”¹¹⁵ exclusivamente UNIDADES de tipo volteo, mientras que para carga de tipo agrícola y sus derivados autorizó “emplacar”¹¹⁶ exclusivamente UNIDADES de tipo redilas.¹¹⁷ De esta forma, los bienes transportados por UNIDADES de tipo volteo no pueden ser movilizados por UNIDADES de tipo redilas, ni viceversa.

V.2.1.4. Determinación de precios y tarifas

De acuerdo con la LTTES, y cuyos efectos competitivos se detallan en la sección VII.2.2.2.7., las tarifas cobradas por los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA deberán ser

¹¹¹ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

¹¹² Folio 002956 del EXPEDIENTE.

¹¹³ Folio 006091 del EXPEDIENTE.

¹¹⁴ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

¹¹⁵ Folio 005193 del EXPEDIENTE.

¹¹⁶ Folio 005193 del EXPEDIENTE.

¹¹⁷ Folio 005193 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures in blue ink, including a large signature and the letters 'AM', 'G', and '0'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

autorizadas por el GOBERNADOR, mismas que contarán con opinión favorable del CONSEJO TÉCNICO¹¹⁸ y publicadas en el Periódico Oficial del estado de Sinaloa.¹¹⁹

Por otra parte, de acuerdo a la información proporcionada por la DIRECCIÓN en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que se han publicado en el Periódico Oficial del estado de Sinaloa nueve acuerdos por los que se modifican o mantienen las tarifas autorizadas para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, durante el período comprendido de dos mil a dos mil catorce.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las tarifas publicadas se dividen en tarifas para materiales de construcción¹²⁰ y tarifas para productos agrícolas y productos en general.¹²¹

En las publicaciones referidas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa, entre otros, las siguientes justificaciones o motivaciones para efecto de actualizar o modificar las tarifas:

- i. Los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, por conducto de sus organizaciones demandaron un incremento a la tarifa, considerando que la actual se encuentra obsoleta;¹²²
- ii. Los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, por conducto de sus organizaciones, solicitaron un incremento a la tarifa, considerando que la actual ha sido rebasada por el diverso costo de los insumos para la prestación del servicio;¹²³
- iii. Los prestadores autorizados del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, promovieron un incremento en las tarifas que se cobran por considerar que las vigentes ya no cubren los costos de operación y mantenimiento, menos aún la obtención de una utilidad razonable para la realización del servicio;¹²⁴
- iv. Los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, a través de sus representantes organizacionales, pidieron la revisión y actualización de las tarifas que se cobran, toda vez que el cobro que se viene realizando por la prestación de sus servicios se ha mantenido fijo desde su autorización de agosto de dos mil once, ya no cubren los costos

¹¹⁸ Artículo 239 de la LTTES.

¹¹⁹ Artículo 253, fracción IX, del RLTTES.

¹²⁰ Tarifas referidas en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa dentro del "Acuerdo por el que se actualiza la Tarifa del Servicio de Transporte de Materiales para la Construcción (Pétreos) en el Estado de Sinaloa".

¹²¹ Tarifas referidas en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa dentro del "Acuerdo por el que se actualiza la Tarifa del Servicio de Transporte de Carga de Productos Agrícolas y de Carga en General en el Estado de Sinaloa".

¹²² Folio 000283 del EXPEDIENTE.

¹²³ Folios 000283 y 005241 al 005245 del EXPEDIENTE.

¹²⁴ Folio 000283 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures in blue ink, including the letters 'as', 'B', and 'G' with a checkmark, and a large signature.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

de operación y mantenimiento, menos aún la obtención de una utilidad razonable para la realización del servicio;¹²⁵

- v. Los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA promovieron un incremento a las tarifas que se cobran, toda vez que las actuales y que fueran autorizadas en agosto de dos mil once, ya no cubren los costos de operación y mantenimiento, menos aún la obtención de una utilidad razonable para la realización del servicio,¹²⁶ y
- vi. Considerando la necesidad de lograr que cualquier incremento sea previsto a través de acuerdos que permitan una prestación de servicios en términos de oportunidad, calidad y eficiencia, sin menoscabo de la rentabilidad de los prestadores del servicio y los usuarios.¹²⁷

Cabe destacar que en ningún caso los AGENTES ECONÓMICOS demandantes del servicio han promovido modificaciones a las tarifas mencionadas. De las motivaciones sobre las que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento a la fecha, como las mencionadas anteriormente, se observa que atañen a los intereses de los oferentes del servicio, ya sea para cubrir costos de operación o para obtener un mayor margen de utilidad. De ahí, es posible sugerir que los precios siempre han sido revisados al alza sin que necesariamente reflejen las negociaciones directas entre el oferente del servicio de transporte y el demandante del mismo. Lo anterior puede atribuirse a la forma en que las modificaciones a las tarifas son autorizadas, en donde participan mayoritariamente AGENTES ECONÓMICOS vinculados a la oferta del servicio (ver sección VII.2.1.2.)

Las tarifas que se autorizaron en dichas publicaciones tanto para materiales de construcción como para productos agrícolas y productos en general son las que se muestran en las tablas 4 y 5. Destaca que las tarifas establecidas son del tipo de dos tramos, es decir, que se estableció de tal forma que se cobra una tarifa fija de entrada o por acceder al servicio, en este caso por el primer kilómetro, y otra más que varía en función del uso que se haga del servicio, aplicada para el segundo kilómetro y subsecuentes.

Tabla 4. Publicaciones de las tarifas autorizadas para el servicio de transporte de materiales para la construcción (pétreos)¹²⁸

| Tarifas autorizadas para materiales de construcción | | |
|---|---------------------------------|--|
| Fecha de publicación de la actualización de la tarifa | Tarifa Primer kilómetro (pesos) | Tarifa Segundo y subsecuentes kilómetros (pesos) |

¹²⁵ Folios 005248 al 005252 del EXPEDIENTE.

¹²⁶ Folios 000283, 005253 al 005255 del EXPEDIENTE.

¹²⁶ Folios 005248 al 005252 del EXPEDIENTE.

¹²⁷ Folios 005248 al 005252 del EXPEDIENTE.

¹²⁸ Folios 005210 al 005255 del EXPEDIENTE. En los años que no tienen la fecha con mes y día, se mantuvieron las tarifas del año anterior.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and some initials.



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | |
|-------------------------|------|------|
| 10 de mayo de 2002 | 7.26 | 3.36 |
| 15 de agosto de 2003 | 7.7 | 3.85 |
| 16 de julio de 2004 | 8 | 4 |
| 15 de agosto de 2005 | 8.32 | 4.16 |
| 11 de agosto de 2006 | 8.73 | 4.36 |
| 14 de diciembre de 2007 | 8.73 | 4.36 |
| 20 de agosto de 2009 | 9.16 | 4.57 |
| 3 de agosto de 2011 | 9.8 | 4.9 |
| 6 de agosto de 2014 | 10.8 | 5.4 |

Tabla 5. Publicaciones de las tarifas autorizadas para el servicio de transporte de carga de productos agrícolas y de carga en general (pesos)¹²⁹

| Tarifas autorizadas para productos agrícolas (pesos) | | | | | | | | | | |
|--|----------------|--------------------|----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|----------------------|---------------------|---------------------|
| Tipo de tramo | Distancia (km) | 10 de mayo de 2002 | 15 de agosto de 2003 | 16 de julio de 2004 | 15 de agosto de 2005 | 11 de agosto de 2006 | 14 de diciembre de 2007 | 20 de agosto de 2009 | 3 de agosto de 2011 | 6 de agosto de 2014 |
| Pavimentado | 1-10 | 50.93 | 52.2 | 54.28 | 56.99 | 59.83 | 63.41 | 67.21 | 71.91 | 79.1 |
| | 11-20 | 56.27 | 57.67 | 59.97 | 62.96 | 66.1 | 70.06 | 74.26 | 79.45 | 87.39 |
| | 21-30 | 61.61 | 63.15 | 65.67 | 68.95 | 72.39 | 76.73 | 81.33 | 87.02 | 95.72 |
| | 31-40 | 66.97 | 68.64 | 71.38 | 74.95 | 78.69 | 83.41 | 88.41 | 94.59 | 104.04 |
| | 41-50 | 72.31 | 74.12 | 77.08 | 80.93 | 84.97 | 90.06 | 95.46 | 102.14 | 112.35 |
| | 51-60 | 77.67 | 79.61 | 82.79 | 86.93 | 91.27 | 96.74 | 102.54 | 109.54 | 120.49 |
| | 61-70 | 83 | 85.07 | 88.47 | 92.89 | 97.53 | 103.38 | 109.58 | 117.25 | 128.97 |
| | 71-80 | 88.36 | 90.57 | 94.19 | 98.9 | 103.84 | 110.07 | 116.67 | 124.83 | 137.31 |

¹²⁹ Folios 005210 al 005255 del EXPEDIENTE. En los años que no tienen la fecha con mes y día, se mantuvieron las tarifas del año anterior.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | | | | | | |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Terracería | 81-90 | 93.7 | 96.04 | 99.88 | 104.87 | 110.11 | 116.71 | 123.71 | 132.36 | 145.59 |
| | 91-100 | 99.06 | 101.53 | 105.59 | 110.87 | 116.41 | 123.39 | 130.79 | 139.94 | 153.93 |
| | 1-10 | 63.63 | 65.22 | 67.82 | 71.21 | 74.77 | 79.25 | 84 | 89.88 | 98.86 |
| | 11-20 | 70.32 | 72.08 | 74.96 | 78.7 | 82.63 | 87.58 | 92.83 | 99.32 | 109.25 |
| | 21-30 | 77 | 78.92 | 82.07 | 86.17 | 90.47 | 95.9 | 101.65 | 108.76 | 119.36 |
| | 31-40 | 83.67 | 85.76 | 89.19 | 93.65 | 98.33 | 104.23 | 110.48 | 118.21 | 130.03 |
| | 41-50 | 90.35 | 92.61 | 96.31 | 101.12 | 106.17 | 112.54 | 119.29 | 137.64 | 151.4 |
| | 51-60 | 97.04 | 99.46 | 103.43 | 108.6 | 114.03 | 120.87 | 128.12 | 137.08 | 150.78 |
| | 61-70 | 103.72 | 106.31 | 110.56 | 116.08 | 121.88 | 129.19 | 136.94 | 146.52 | 161.17 |
| | 71-80 | 110.41 | 113.17 | 117.69 | 123.57 | 129.74 | 137.52 | 145.77 | 155.97 | 171.56 |
| Misto | 81-90 | 117.09 | 120.02 | 124.82 | 131.06 | 137.61 | 145.88 | 154.61 | 165.43 | 181.97 |
| | 91-100 | 123.77 | 126.86 | 131.93 | 138.52 | 145.44 | 154.16 | 163.4 | 174.83 | 192.31 |
| | 1-10 | 60.01 | 61.51 | 63.97 | 67.16 | 70.51 | 74.74 | 79.22 | 84.76 | 93.23 |
| | 11-20 | 66.31 | 67.97 | 70.68 | 74.21 | 77.92 | 82.59 | 87.54 | 93.66 | 103.02 |
| | 21-30 | 72.61 | 74.72 | 77.7 | 81.58 | 85.65 | 90.79 | 96.23 | 102.96 | 113.56 |
| | 31-40 | 78.92 | 80.89 | 84.12 | 88.32 | 92.73 | 98.29 | 104.18 | 111.47 | 122.61 |
| | 41-50 | 85.22 | 87.35 | 90.84 | 95.38 | 100.14 | 106.14 | 112.5 | 120.37 | 132.4 |
| | 51-60 | 91.52 | 93.81 | 97.56 | 102.43 | 107.55 | 114 | 120.84 | 129.29 | 142.21 |
| | 61-70 | 97.82 | 100.26 | 104.27 | 109.48 | 114.95 | 121.84 | 129.15 | 138.19 | 152 |
| | 71-80 | 104.12 | 106.72 | 110.98 | 116.53 | 122.35 | 129.69 | 137.47 | 147.09 | 161.8 |
| 81-90 | 110.22 | 113.2 | 117.72 | 123.6 | 129.78 | 137.56 | 145.81 | 156.01 | 171.61 | |
| 91-100 | 116.74 | 119.61 | 124.39 | 130.61 | 137.14 | 145.36 | 154.08 | 164.86 | 181.34 | |

V.2.2. Demanda del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA

En esta sección se describen las actividades productivas del estado de Sinaloa que son las principales demandantes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, a fin de dimensionar su importancia dentro del estado de Sinaloa. En este sentido, se hará énfasis en las actividades

Handwritten notes and signatures in the bottom right corner, including a large signature and the letters 'MB' and 'G'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

construcción y agricultura, toda vez que son los sectores o actividades en los que se centra el uso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. Finalmente, se analiza la importancia de los puertos en el lado de la demanda, puesto que en ellos el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA resulta relevante para los procesos de importación y exportación de mercancías agrícolas.

V.2.2.1. Actividades productivas en el estado de Sinaloa

En el estado de Sinaloa se produce el 30% de la producción nacional de alimentos como granos, hortalizas y frutas, carne de res, pollo y cerdo, pescado y mariscos.¹³⁰ Los principales alimentos que se producen en el estado de Sinaloa son:

Tabla 6. Principales alimentos producidos en el estado de Sinaloa¹³¹

| Agricultura | | Pescados y mariscos | Carne |
|-------------|----------|---------------------|-----------|
| Maíz | Papa | Camarón | Res |
| Mango | Frijol | Tilapia | Pollo |
| Pepino | Ejote | Ostión | Cerdo |
| Garbanzo | Calabaza | Almeja | Cocodrilo |
| Lichis | Pimiento | Atún | |
| Trigo | Chile | Calamar | |
| Tomate | | Jaiba | |
| Berenjena | | Sardina | |
| Melón | | Tiburón | |

El estado de Sinaloa destaca por producir el 38% de las hortalizas del país y el 15% de la producción nacional pesquera; además, ocupa el primer lugar nacional en la producción de granos, en maíz blanco, con una producción superior a los cinco millones de toneladas, y en producción de camarón, con cuarenta y cinco mil toneladas en promedio al año.¹³²

Por su parte, a nivel municipal las actividades principales en cada uno de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa están relacionadas con la producción agrícola y/o actividades de sectores

¹³⁰ Folios 006927 al 006930 del EXPEDIENTE.

¹³¹ Folios 006927 al 006930 del EXPEDIENTE.

¹³² Folios 006923 al 006926 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'G' and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

primarios. Por ello, resulta de interés analizar la importancia de la actividad del servicio de transporte para la agricultura y/o actividades primarias.

Tabla 7. Principales actividades realizadas en los municipios del estado de Sinaloa¹³³

| Municipio | Actividades principales |
|-------------------|---|
| Ahome | Ganadería y agricultura (se encuentra altamente tecnificada y sus principales productos son papa, trigo, frijol, garbanzo, soya, caña de azúcar, algodón, cártamo, tomate, maíz, sorgo, arroz, tomatillo, calabaza y cempaxúchitl). Los establecimientos manufactureros se han desarrollado y se observan establecimientos del giro automotriz y textil, así como ensambladoras y centros de distribución. |
| Angostura | Agricultura y agostadero. |
| Badiraguato | Comercio, pesca agricultura y ganadería. |
| Choix | Agricultura y comercio. |
| Concordia | Minería (oro, la plata y plomo). |
| Cosalá | Agricultura y ganadería y en menor medida la minería y el comercio. |
| Culiacán | Ganadería, agricultura, silvicultura, pesca, comercio, madera y sus ingenios azucareros. |
| El Fuerte | Agricultura y ganadería. |
| Elota | Agricultura, comercio y ganadería. |
| Escuinapa | Agricultura, con cultivos de chile, tomate, papayo, jamaica, mango entre otros, ganadería y turismo. |
| Guasave | Agricultura, comercio y turismo. |
| Mazatlán | Pesca y turismo. |
| Mocorito | Agricultura (Cacahuete, Ajonjolí, Cártamo, Garbanzo, Sorgo, Trigo, Maíz y Frijol, también se cuenta con una gran superficie de legumbres en los que destacan la Cebolla, Sandía, Tomates, Pepino, Chiles y Berenjena) y ganadería. |
| Navolato | Agricultura, ganadería, pesca e industria. |
| Rosario | Agricultura, pesquera, minera y ganadera. |
| Salvador Alvarado | Agricultura, ganadería y comercio. |

¹³³ Folios 006046 al 006048, 006061, 006091, 006705, 006942 al 007204 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'G' and 'F'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|-------------|--|
| San Ignacio | Producción forestal, minería, agricultura y ganadería. |
| Sinaloa | Agropecuaria, siembra de hortalizas, comercio, minería, turismo. |

V.2.2.2. Importancia del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para la agricultura

En el sector agrícola, los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA presentan características heterogéneas en función del tipo de actividad específica que realizan, lo cual incide en la organización y especialización de los transportistas.

En este sentido, cuando los productos son cultivados lejos de los centros de consumo, almacenaje, procesamiento o transformación, el servicio de transporte cobra gran relevancia. Así, es común observar que los grandes productores tengan sus propios camiones para no depender de terceros en el transporte de mercancías perecederas o porque esperan obtener mayores ganancias en su producto final al eliminar la doble marginalización¹³⁴ mediante la integración vertical.

En el caso de la integración vertical o la autoprovisión del servicio de transporte antes descrita, los productores agrícolas incorporan los costos operativos por la utilización de sus propios camiones (combustible, conductor, viáticos, depreciación, etcétera) para determinar las utilidades de su actividad principal. En cambio, en el caso de contratar con terceros el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, la tarifa pagada incorpora los costos operativos más el margen de ganancia del transportista. Con ello, a diferencia de la autoprovisión, el precio final del producto agrícola incorpora tanto el margen de utilidad del productor agrícola como el del transportista.¹³⁵

La provisión oportuna y adecuada del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA resulta de gran importancia para las actividades agrícolas de aquellos productores agrícolas que no puedan integrarse verticalmente, ya que deficiencias en su provisión tendrían impacto en los costos y tiempos necesarios para que los productos lleguen al mercado.¹³⁶ Lo anterior en repercusión de los precios y costos que los AGENTES ECONÓMICOS enfrentan en las cadenas subsecuentes de la producción.

Dentro de la cadena productiva existen diferentes modelos de producción y acopio de los productos. Por un lado, están los grandes productores que pueden tener sus propios centros de

¹³⁴ Doble marginalización se refiere al caso en que cada empresa de la cadena productiva actuando separadamente, como monopolistas, carga una renta monopólica o explotan su poder de mercado en cada nivel de la cadena de comercialización. Dicho problema se corrige mediante la integración vertical. Destaca que a pesar de que el supuesto principal del problema de doble marginalización es la existencia de dos agentes con poder de mercado en cada uno de los eslabones de la cadena, en el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, los transportistas pueden comportarse como monopolistas por las razones que se enuncian en el análisis del artículo 59 de la LFCE mostrado en la sección VII.2.

¹³⁵ Folios 007205 al 007229 del EXPEDIENTE.

¹³⁶ Folios 007205 al 007229 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller ones below.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

acopio e integrarse verticalmente. Por otro lado, están los pequeños y medianos productores, los cuales tienen la necesidad de asociarse para invertir en centros de acopio, empaque y/o procesamiento de su producción primaria.¹³⁷ En específico, el transporte empleado por los productores en el estado de Sinaloa es utilizado generalmente para el traslado de las producciones agrícolas¹³⁸ desde los campos hacia los centros de acopio, almacenamiento, procesamiento, transformación o de exportación.

Para el caso de Sinaloa, con base en información que obra en el EXPEDIENTE y que fue proporcionada por la AARFS, el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA es fundamental en las actividades agrícolas para realizar el acarreo de las cosechas de los campos a sus centros de acopio al final de cada ciclo agrícola.¹³⁹ Adicionalmente, destaca que el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA también se utiliza para trasladar los insumos para la producción agrícola desde los lugares de internación al país y/o centros de comercialización a sus campos dentro del estado de Sinaloa.¹⁴⁰

No pasa desapercibido que algunos agricultores han optado por hacer uso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA a través de la obtención de PERMISOS DE ZONA que emanan de concesiones otorgadas a algunas alianzas. De esta forma, el servicio es realizado por los mismos usuarios en sus propias UNIDADES de pequeña y mediana capacidad. No obstante, esta alternativa tiene limitaciones en su operación, mismas que llevan a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA a concluir que no es un sustituto del servicio de transporte autoprovisto o como un medio de integración vertical (ver sección VII.1.2.).¹⁴¹

No obstante la importancia y necesidad del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para llevar a cabo la actividad agrícola, los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a ella señalan que existen diferentes barreras para poder desarrollar su actividad, mismas que se detallan en la sección VII.1.2.

V.2.2.3. Importancia del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para la industria de la construcción

En la industria de la construcción, los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA demandan el servicio para propósitos diversos y en cantidades que varían conforme avanza el proceso de construcción y el tipo de edificación o infraestructura realizada. Asimismo, los vehículos que para tales efectos se requieren cambian de acuerdo al material que se desea transportar. Por ejemplo, durante los procesos de preparación de predios o terrenos para la cimentación se requiere de la movilización de materiales pétreos desde el lugar de construcción hacia lugares donde se depositen. En otros casos, si el proceso de construcción se encuentra en la etapa de edificación puede resultar necesario el uso del servicio de transporte para transportar

¹³⁷ Folio 006091 del EXPEDIENTE.

¹³⁸ Folios 006054 y 006055 del EXPEDIENTE.

¹³⁹ Folios 004302 y 004303 del EXPEDIENTE.

¹⁴⁰ Folio 004303 del EXPEDIENTE.

¹⁴¹ Folios 004302 y 004303 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

materiales pétreos desde los bancos de materiales hacia los lugares en que se está llevando a cabo la edificación.

Así el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA es relevante para la cadena de producción de la industria de la construcción, puesto que su ausencia o prestación de forma deficiente puede incidir en la eficiencia de los AGENTES ECONÓMICOS de esta industria, toda vez que la CMIC señaló que el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA *"es vital en cada una de las etapas de la producción de la construcción, ya que sin éste, no habría manera de enlazar la cadena de suministro"*.¹⁴²

De la información que obra en el EXPEDIENTE,¹⁴³ se desprende que los principales problemas del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se dan cuando dicho servicio se requiere para efectos de llevar a cabo la extracción y comercialización de grava, piedra caliza, mármol, piedra de yeso, otras arcillas (columna 5 de la tabla 8) y en la preparación para terrenos de construcción¹⁴⁴ (columna 7 de la tabla 8).

Tabla 8. Cadena de producción de la industria de la construcción¹⁴⁵

[Espacio intencionalmente en blanco]

¹⁴² Folio 003278 del EXPEDIENTE.

¹⁴³ En el folio 000552 del EXPEDIENTE, la CMIC Sinaloa señala que *"el problema es en transporte de materiales pétreos, arena y grava, y no tanto en otros casos como el transporte pre-mezclado porque es más caro el equipo de transporte por su especialización, pero en realidad es en todos los materiales."* Asimismo, en el folio 000749 del EXPEDIENTE, Wai Men Manuel Pun Contreras señala que enfrentó dificultades con SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para *"el desmonte, compactación, rellenos y pavimentación de la tienda Costco."*

¹⁴⁴ Unidades económicas dedicadas principalmente a la preparación de terrenos para la construcción, como desmonte, desyerbe, nivelación de terreno y excavación, y a la demolición de edificios y estructuras.

¹⁴⁵ Folios 006915 y 006916 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.

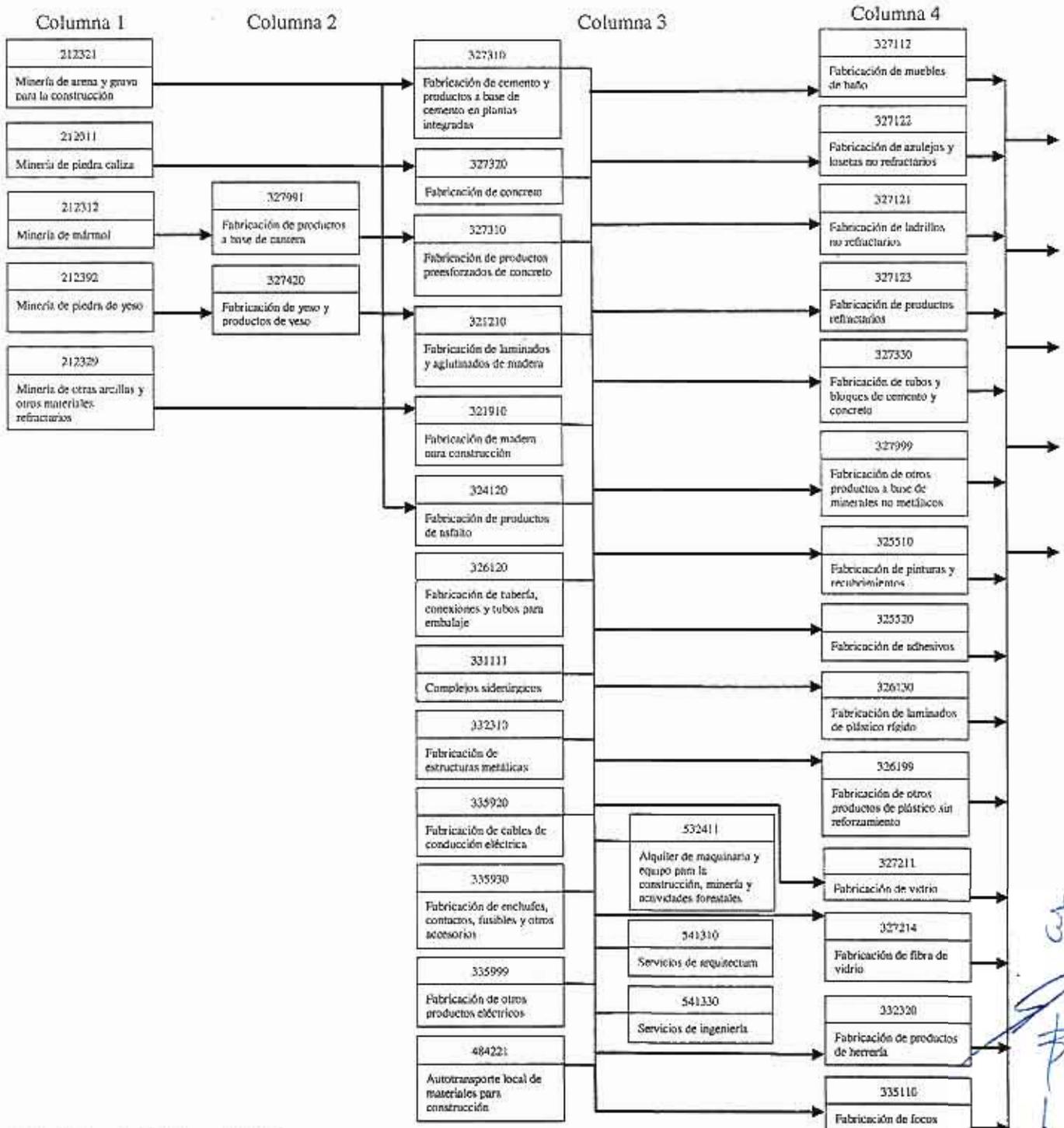
007417



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa



[Continúa en la siguiente página]

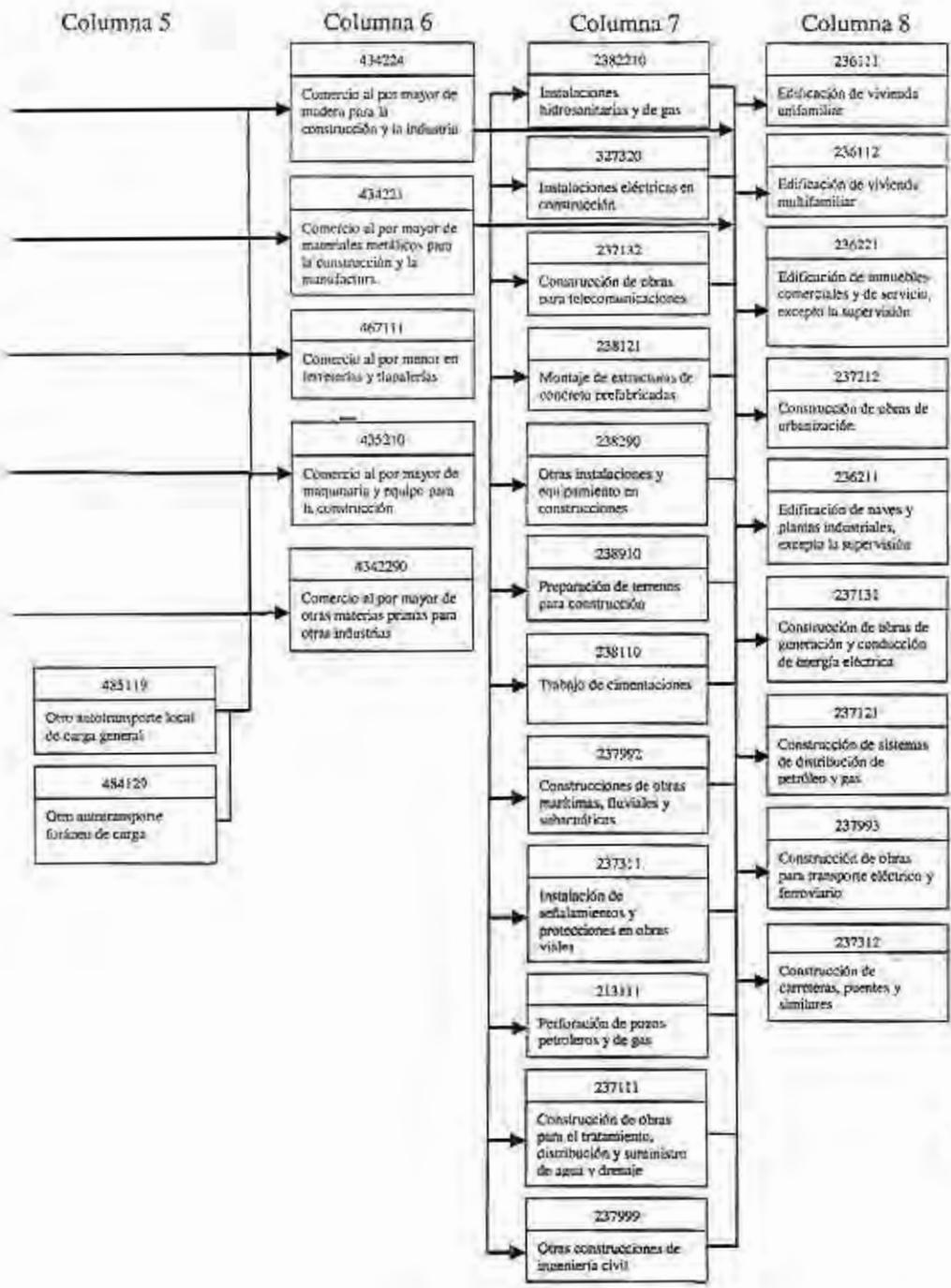
Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'Cif' and 'Jf'.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa



Handwritten signatures and initials:

- Top signature: [Signature]
- Initials: CA, F, G, f.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Derivado de la relevancia para la presente investigación, a continuación se expone la utilidad e importancia del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en la extracción y comercialización de materiales pétreos, y en las actividades de preparación de terrenos para la construcción.¹⁴⁶

V.2.2.3.1. Extracción de materiales pétreos

En este sentido, de acuerdo a la CMIC Sinaloa, el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se presenta desde que los materiales pétreos para la construcción han sido extraídos a fin de ser movilizados o acarreados hacia el lugar donde se lleva a cabo la construcción. Ejemplos de algunos de estos materiales pétreos son:¹⁴⁷

- Arena y grava para la construcción;
- Piedra caliza;
- Mármol;
- Piedra de yeso; y
- Otras arcillas y de otros minerales refractarios.

Una vez que el material pétreo se extrae, se utilizan vehículos del tipo camiones de volteo para iniciar la etapa de acarreo de materiales sin procesos, conocidos como materiales "en greña". Estos materiales pueden conducirse a dos puntos:¹⁴⁸ i) la venta directa de dicho material ("en greña") a los propietarios de camiones materialistas o casas distribuidoras, o ii) el envío del material a una planta de trituración o clasificación mediante tolvas o en montones (*stockpile*).

En el primer caso, los materiales se comercializan por los transportistas. En el segundo caso, los materiales se procesan (mediante cribado o tamizado) y después se almacenan (en silos o tolvas), para posteriormente comercializarse a nivel local a intermediarios con equipo de transporte o a industriales de la construcción, producción de tabiques y otros componentes necesarios para el proceso de construcción.¹⁴⁹

Por lo anterior, para extraer y comercializar estos materiales para la construcción, el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA es indispensable, ya sea que los materiales se destinen a la comercialización o a un proceso intermedio, previo a su comercialización.

¹⁴⁶ Unidades económicas dedicadas principalmente a la preparación de terrenos para la construcción, como desmonte, desyerbe, nivelación de terreno y excavación, y a la demolición de edificios y estructuras.

¹⁴⁷ Pétreo (del latín *petreus*) es aquél material proveniente de la roca y se utilizan sin apenas sufrir transformaciones, regularmente se encuentran en forma de bloques, losetas (teyolote, pizarra) o fragmentos de distintos tamaños (canteras y gravas). Suelen ser naturales aunque a veces procesados por el hombre, derivan de la roca o poseen una calidad similar a la de ésta, siendo usados casi exclusivamente en el sector de la construcción. Los pétreos corresponden a una de las formas de clasificación de los materiales en general. Éstos pueden ser pétreos naturales extraídos directamente de la naturaleza o pétreos artificiales procesados e industrializados por el hombre. Folio 6091 del EXPEDIENTE.

¹⁴⁸ Folio 006091 del EXPEDIENTE.

¹⁴⁹ Folio 006091 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top and several smaller ones below it.



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Lo anterior se observa en las columnas 1 a 5 de la tabla 8, donde se encuentra el “Autotransporte local de materiales para la construcción” y “Autotransporte foráneo de materiales para la construcción” que transporte arena, grava, concreto premezclado a granel, tabiques, piezas preconstruidas, sacos de cemento y yeso, mismos que se transportan en UNIDADES tipo volteo.

V.2.2.3.2. Preparación de terrenos para la construcción

Por otro lado, como mencionó el representante legal de ARRENCOSA en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se requiere también en la preparación de los terrenos en los cuales se realizará un proceso de construcción (ver columna 7 de la tabla 8). El proceso de preparación de terrenos para la construcción, consiste en actividades como las de desmonte, desyerbe, nivelación de terreno y excavación, y la demolición de edificios y estructuras.¹⁵⁰ De acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE, en esta etapa de la cadena productiva se requiere del transporte de materiales mediante vehículos tipo volteo.¹⁵¹ En este sentido, ARRENCOSA indicó que “*requiere acarrear materiales al lugar donde se realiza la obra para poder efectuar el proceso de terraplén, construcción, homogenización y compactación de materiales de plataformas, carreteras o conceptos similares donde se implique material pétreo (...)*”.¹⁵²

V.2.2.4. Importancia del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en los puertos marítimos

V.2.2.4.1. El puerto de Topolobampo

De acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, en el puerto comercial e industrial de Topolobampo: “[el] *principal movimiento de carga se compone en gran proporción, por el manejo de los productos agrícolas, representando el maíz de granel el 49% del movimiento total de carga de productos agrícolas.*”¹⁵³

Asimismo, el puerto cuenta con un sistema carretero que va desde la frontera norte (Sonora), hasta el Bajío y centro del país, y está conectado al estado de Chihuahua a través de la ruta Topolobampo–Yecora–Chihuahua y por la ruta Topolobampo–Mazatlán–Durango–Chihuahua.

En este sentido, el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA resulta relevante, toda vez que se utiliza para “*mercancías como graneles minerales y agrícolas acaparando este el 97% de las cargas que llegan al Puerto.*”¹⁵⁴ Los principales productos tienen su destino en el propio estado de Sinaloa.¹⁵⁵

¹⁵⁰ Folio 006705 del EXPEDIENTE.

¹⁵¹ Folio 004323 del EXPEDIENTE.

¹⁵² Folio 004323 del EXPEDIENTE.

¹⁵³ Folio 006920 del EXPEDIENTE.

¹⁵⁴ Folio 006917 del EXPEDIENTE.

¹⁵⁵ Folio 002638 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Respecto a los productos agrícolas que llegaron a dicho puerto se observa que solo hubo operaciones de transporte en dos mil uno, dos mil dos, dos mil cuatro, dos mil doce y dos mil catorce, provenientes de Estados Unidos de América, Australia y Canadá,¹⁵⁶ según se observa a continuación:

Tabla 9. Principales productos importados a través del puerto de Topolobampo¹⁵⁷

| Año | Producto | Volumen (toneladas) | País de origen | Ciudad destino |
|------|---------------------|---------------------|----------------|------------------|
| 2001 | Avena | 26,650.00 | Estados Unidos | Sinaloa |
| 2001 | Maíz | 35,192.00 | Estados Unidos | Sinaloa |
| 2002 | Avena | 7,500.00 | Australia | Chihuahua |
| 2004 | Avena | 22,620.00 | Australia | Chihuahua |
| 2012 | Trigo blanco blando | 27,199.00 | Estados Unidos | Ciudad de México |
| 2012 | Trigo blanco blando | 14,774.00 | Estados Unidos | Ciudad de México |
| 2012 | Trigo blanco blando | 22,228.00 | Estados Unidos | Ciudad de México |
| 2014 | Trigo rojo | 21,850.00 | Canadá | Sinaloa |

Respecto a los productos de exportación, los principales son maíz y mineral de hierro. Destaca que en la mayoría de los años, del dos mil uno a dos mil catorce, el principal centro de origen del maíz es el propio estado de Sinaloa; sin embargo, en dos mil doce, el maíz provino de la Ciudad de México, Querétaro, y Sinaloa:¹⁵⁸

[Espacio intencionalmente en blanco]

¹⁵⁶ Folio 002638 del EXPEDIENTE.

¹⁵⁷ Folio 002638 del EXPEDIENTE.

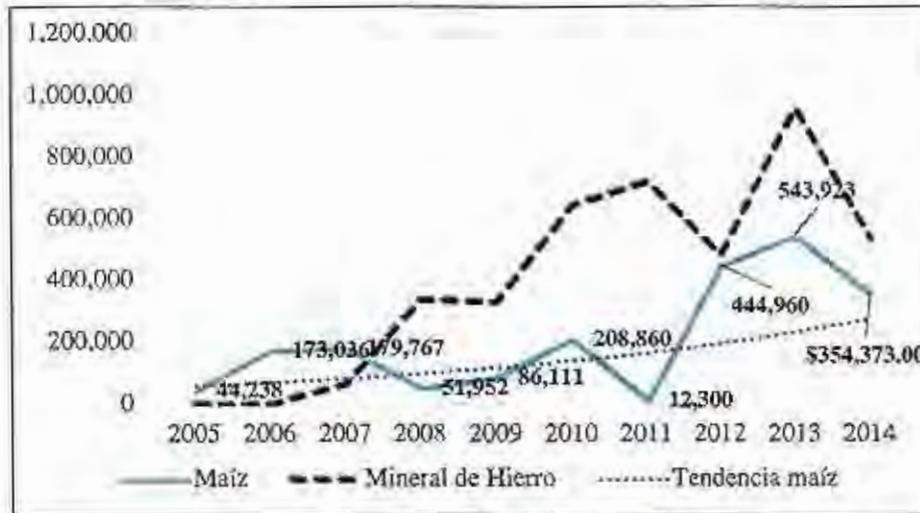
¹⁵⁸ Folio 002638 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including the word 'Por' and a signature that appears to be 'Abel'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Gráfica 3. Principales productos exportados a través del puerto de Topolobampo¹⁵⁹



Cabe mencionar que se han presentado incidentes en dicho puerto, en este sentido, COPARMEX señala lo siguiente:

“[N]uestros miembros tienen problemas ya que en el último tramo de 24 km de la Ciudad de los Mochis al Puerto de Topolobampo, por ser una vía de jurisdicción estatal únicamente las Alianzas pueden prestar el servicio de transporte, por lo que los miembros tienen que adaptarse a sus elevadas tarifas, lo cual encarece las operaciones (...) Es tal la distorsión que sale más barato mandar la mercancía al puerto de Guaymas, que está más lejano, que al puerto de Topolobampo.”¹⁶⁰

Finalmente, la importancia de API TOPO y su relación con el MERCADO INVESTIGADO consiste, de acuerdo al “Plan Macstro 2012-2017” de API TOPO, en lo siguiente:

“(…) Topolobampo cuenta con una importante infraestructura carretera y ferroviaria para el transporte de carga a los puntos de origen y destino de ésta a lo largo del Pacífico Mexicano, en el Noroeste del país donde compete con otros puertos. Los sistemas de transporte terrestre le permiten enlazarse al Norte con ciudades de Sonora y ciudades fronterizas importantes como Nogales y Mexicali, hacia el Sur y Este con otras ciudades importantes de Sinaloa como Los Mochis, Culiacán y Mazatlán.”¹⁶¹ [Énfasis añadido]

¹⁵⁹ Folio 002638 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁰ Folio 000609 del EXPEDIENTE.

¹⁶¹ Folio 002644 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials, including a large signature that appears to be 'Orly J' and other smaller marks.



V.2.2.4.2. El puerto de Mazatlán

El puerto de Mazatlán (API MAZA) se localiza en la costa oeste de México, en el estado de Sinaloa. La línea de negocio de este puerto es la carga general, contenedores, petróleo y derivados, automóviles y cruceros.¹⁶²

La infraestructura con la que cuenta API MAZA para la movilización de mercancías está formada por lo siguiente:¹⁶³

- Mil trescientos metros lineales de muelle;
- Cinco almacenes de carga en general de tres mil metros cuadrados;
- Un almacén equipado con grúas viajeras de cinco mil doscientos metros cuadrados;
- Frigorífico de cuatro mil trescientos metros cuadrados;
- Patios descubiertos de ciento treinta y un mil setecientos metros cuadrados;
- Ciento cincuenta conexiones; y
- Cinco mil metros de vía férrea en cinco vías.

De acuerdo a API MAZA los principales productos que se movilizan en dicho puerto son los siguientes:

Tabla 10. Principales productos de importación al territorio mexicano y exportación a través del puerto de Mazatlán¹⁶⁴

| Producto | Tipo |
|----------------------------|-------------|
| Rollos y bobinas de lámina | Importación |
| Madera | Importación |
| Vehículos | Importación |
| Fertilizantes | Importación |
| Garbanzo | Exportación |
| Acero | Exportación |
| Harina de pescado | Exportación |
| Puré de mango | Exportación |

¹⁶² Folios 006027 y 006028 del EXPEDIENTE.

¹⁶³ Folio 002569 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁴ Folio 002568 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Cabe mencionar que la operatividad del puerto se podría ver afectada por SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, toda vez que en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, API MAZA señaló que:

"La operación logística del autotransporte terrestre en cierta situación se ve afectada debido a que la Alianza de Camioneros y Permissionarios del Autotransporte de Carga y Materiales para la construcción, en Almacenes, Zonas Federales y Carreteras del Estado de Sinaloa, dicen tener la exclusividad para la movilización de carga del Recinto Fiscal a cualquier zona dentro del Estado de Sinaloa, lo cual afecta la competitividad al no permitir la libre competencia así como controlar el costo del flete local."¹⁶⁵

En suma destaca que, independientemente de las mercancías transportadas desde o hacia la API MAZA o de la API TOPO, los costos del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en los fletes locales en el estado de Sinaloa afectan, acorde a las manifestaciones anteriores, a la competitividad productiva de dicho estado al i) "no permitir la libre competencia"; ii) el usuario "tiene que adaptarse a sus elevadas tarifas", y iii) generar distorsiones tales que "sale más barato mandar la mercancía al puerto de Guaymas, que está más lejano, que al puerto de Topolobampo".

Finalmente, la importancia de API MAZA y su relación con el MERCADO INVESTIGADO consiste principalmente en que según el título de concesión de API MAZA:

"En el programa maestro de desarrollo portuario deberán considerarse los siguientes aspectos:

(...)

II. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y la conexión con los modos de transporte; (...)"¹⁶⁶ [Énfasis añadido]

VI. AGENTES ECONÓMICOS

Los AGENTES ECONÓMICOS que participan desde la perspectiva de la oferta en el MERCADO INVESTIGADO son los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS, descritos según lo siguiente:

VI.1. CONCESIONARIOS

Con base en información obtenida en fuentes públicas y que obra en el EXPEDIENTE,¹⁶⁷ esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene identificados a los siguientes CONCESIONARIOS como participantes actuales desde la perspectiva de la oferta en el MERCADO INVESTIGADO:

Tabla II. CONCESIONARIOS oferentes actuales en el MERCADO INVESTIGADO

| CONCESIONARIOS | Número de PERMISOS DE ZONA que emanan de su concesión |
|----------------|---|
|----------------|---|

¹⁶⁵ Folio 002569 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁶ Folio 001624 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁷ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



| | |
|--|-----|
| "ALIANZA DE CAMIONEROS DE TRANSPORTE DE CARGA Y MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN DEL MUNICIPIO DE GUASAVE." | 542 |
| "ALIANZA DE CAMIONEROS DEL VALLE DEL FUERTE" | 461 |
| "ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN" | 446 |
| "AICA" | 416 |
| "ALIANZA DE CAMIONEROS DE CARGA EN GENERAL DE LOS MUNICIPIOS DE BADIRAGUATO, MOCORITO, ANGOSTURA Y SALVADOR ALVARADO" | 400 |
| "TRANSPORTES DE CARGA Y MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN "GRAL. RODOLFO SÁNCHEZ TABOADA"" | 375 |
| "ALIANZA DE CAMIONEROS Y PERMISIONARIOS DE AUTO TRANSPORTES DE CARGA Y MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN, EN ALMACENES, ZONAS FEDERALES Y CARRETERAS DEL ESTADO DE SINALOA" | 372 |
| "UNIÓN DE CAMIONEROS DE NAVOLATO Y REGIÓN DE LA COSTA (CIRCULO CNOP)" | 343 |
| "UNIÓN DE CAMIONEROS DE CARGA Y MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN DEL MUNICIPIO DE CULIACÁN, A.C." | 295 |
| "UNIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA EN GENERAL "GABRIEL LEYVA SOLANO"" | 276 |
| "TRANSPORTISTAS UNIDOS DE CARGA EN GENERAL Y PASAJE DE COSTA RICA, A.C." | 268 |
| "ALIANZA DE CAMIONEROS DEL VALLE DEL RIO SAN LORENZO" | 227 |
| "ALIANZA DE CAMIONEROS DE TRANSPORTE, CARGA, MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN Y OBJETOS DIVERSOS DEL "RIO ZUAQUE"" | 225 |
| "ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA" | 212 |
| ALIANZA REGIONAL DEL TRANSPORTE DE CARGA EN GENERAL DE LOS MUNICIPIOS DE CULIACÁN Y NAVOLATO CON SEDE EN ELDORADO, S.C. " | 211 |
| "UNIÓN DE TRANSPORTISTAS DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS Y CARGA EN GENERAL DE JUAN JOSÉ RÍOS, MPIO. DE GUASAVE, SIN." | 167 |

Handwritten signature and initials in blue ink, including a large stylized 'S' and the letters 'AB', 'F', 'ot', and 'G'.



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|---|-----|
| "ALIANZA REGIONAL DE CARGA EN GENERAL DE LOS MUNICIPIOS CULIACÁN Y ELOTA "EMILIANO ZAPATA" ESTACIÓN OBISPO." | 165 |
| "UNIÓN DE TRANSPORTISTAS DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS Y CARGA EN GENERAL DE LOS MUNICIPIOS DE MOCORITO, SALVADOR ALVARADO, BADIRAGUATO Y ANGOSTURA, S.C." | 155 |
| "SOCIEDAD COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA. "GUSTAVO DÍAZ ORDAZ", S.C.L." | 140 |
| "TRANSPORTES DE CARGA, S. DE R.L. DE C.V." | 140 |
| "UNIÓN DE AUTOTRANSPORTISTAS EJIDALES DEL MUNICIPIO DE SINALOA DE PRODUCTOS DEL CAMPO NO ELABORADOS" | 140 |
| "ALIANZA REGIONAL DE TRANSPORTISTAS DE CARGA EN GENERAL DE NAVOLATO Y CULIACÁN, S.C. "GRAL. RENATO VEGA AMADOR"" | 130 |
| "ALIANZA REGIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA EN GENERAL DE LOS MUNICIPIOS DE AHOME Y EL FUERTE." | 100 |
| "TRANSPORTE DE CARGA DE MATERIALES PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OBJETOS SIMILARES DE LOS MOCHIS." | 92 |
| "UNIÓN DE TRANSPORTISTAS DE CARGA EN GENERAL DE LOS MUNICIPIOS DE ANGOSTURA, SALVADOR ALVARADO Y MOCORITO, SINALOA." | 90 |
| "AGRUPACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE CARGA DE MAZATLÁN, S.C." | 86 |
| "ALIANZA DE CAMIONEROS DE CARGA Y MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN DE ESCUINAPA S.C." | 81 |
| "ALIANZA DE TRANSPORTES DE MATERIAL PARA LA CONSTRUCCIÓN, S. C. DEL MUNICIPIO DE ESCUINAPA" | 78 |
| "ALIANZA DE TRANSPORTISTAS DE CARGA Y MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN "TARAHUMARA"" | 76 |
| "UNIÓN DE AUTOTRANSPORTES DE CARGA EN GENERAL Y CONEXOS DE LOS MUNICIPIOS DE ANGOSTURA, BADIRAGUATO, MOCORITO Y SALVADOR ALVARADO, S.C." | 75 |
| "ALIANZA REGIONAL DE TRANSPORTISTAS DE MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN DE LOS MUNICIPIOS DE GUASAVE Y SINALOA, S.C." | 73 |

Handwritten signatures and initials:
 A large signature at the top right.
 "Orh" written vertically.
 "G" written below "Orh".
 A small signature at the bottom right.



| | |
|--|----|
| "ALIANZA REGIONAL DE TRANSPORTISTAS DE CARGA EN GENERAL DE LOS MUNICIPIOS DE CULIACÁN Y NAVOLATO, S.C. "GRAL. ANTONIO ROSALES"" | 63 |
| "UNIÓN REGIONAL DE AUTOTRANSPORTES DE CARGA PESADA EN GENERAL DE LOS MPIO. DE ANGOSTURA, SALVADOR ALVARADO Y MOCORITO" | 59 |
| "UNIÓN DE TRANSPORTISTAS EJIDALES DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS DEL VALLE DEL FUERTE, S.C. EN LOS MUNICIPIOS DE AHOME Y EL FUERTE." | 55 |
| "ALIANZA DE AUTOTRANSPORTES DE CARGA EN GENERAL DEL MUNICIPIO DE SAN IGNACIO "SALVADOR ZAZUETA FELIX", A.C." | 54 |
| "ALIANZA DE TRANSPORTISTAS DE CARGA GENERAL, DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN Y MINERALES DEL MUNICIPIO DE CONCORDIA." | 54 |
| "TRANSPORTISTAS DE MATERIALES DE CONCORDIA, A.C." | 30 |
| "UNIÓN DE LADRILLEROS DEL VALLE DE CULIACÁN Y NAVOLATO, A.C." | 20 |
| "UNIÓN DE TRABAJADORES DEL TRANSPORTE EN GENERAL DEL MUNICIPIO DEL ROSARIO." | 16 |
| "ALIANZA REGIONAL DE TRANSPORTISTAS DE CARGA EN PEQUEÑO DE PRODUCTOS DEL CAMPO DE LOS MUNICIPIOS DE GUASAVE, SINALOA, AHOME Y EL FUERTE" | 14 |
| Eco CRIBAS | 10 |
| "SECCIÓN DE CHOFERES TRANSPORTISTAS Y EMPLEADOS DE LA CARGA EN GENERAL" | 5 |
| "PALAZUELOS GAMEZ ROSSY KARELY" | 2 |
| "AGUILAR RAMOS ALFONSO" | 1 |
| "AGUIRRE RIVAS PASCUAL MACARIO" | 1 |
| "ASTORGA AYÓN JUAN ARNOLDO" | 1 |
| "ASTORGA MERAZ JOSÉ MANUEL" | 1 |
| "AYÓN GAMBOA JESÚS" | 1 |

[Handwritten signature]
[Handwritten initials]

[Handwritten initials]



| | |
|--|---|
| "AYÓN TRUJILLO MIREYA CELINA" | 1 |
| "BARRAZA ARELLANO MARÍA LUISA" | 1 |
| "BARRAZA GUERRERO CLAUDIA MIREYA" | 1 |
| "CAMACHO CÁRDENAS DAVID" | 1 |
| "CAMPOS CHAIDEZ JOSÉ FIDEL" | 1 |
| "CONDE MADUEÑO JOSÉ JUAN" | 1 |
| "CONTRERAS SÁNCHEZ RAFAEL" | 1 |
| "CORRALES MORALES BALTAZAR" | 1 |
| "CORRALES POMPA ÚRSULA" | 1 |
| "DURAN TRUJILLO FRANCISCO JAVIER" | 1 |
| "GALLARDO PÉREZ LUIS GUILLERMO" | 1 |
| "GARCÍA ONTIVEROS MARÍA" | 1 |
| "GARZÓN VIZCARRA MARÍA ELENA, QUE EMANA DE LA CONCESIÓN Y EL PERMISO NO.10518" | 1 |
| "GONZÁLEZ BUSH MARÍA GUADALUPE" | 1 |
| "GONZÁLEZ FRANCO LÁZARO ANTONIO" | 1 |
| "GUEVARA SALAS VÍCTOR MANUEL" | 1 |
| "IBARRA ANGULO PEDRO" | 1 |
| "IBARRA RIVERA HUGO ERNESTO" | 1 |
| "LAURA GARZÓN GICELA IVONNE, EMANDA DE LA CONCESION Y EL PERMISO NO.16678" | 1 |
| "LEÓN OJEDA FRANCISCO" | 1 |
| "MANJARREZ MANJARREZ DANIEL FERNANDO" | 1 |
| "MARTÍNEZ GONZÁLEZ MARÍA ENEREIDA" | 1 |

Handwritten signatures and initials are present on the right side of the page, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|---|---|
| "NAVA TRUJILLO ROSALINDA" | 1 |
| "PADILLA CARRASCO FILADELFO" | 1 |
| "PADILLA ONTIVEROS RAÚL EZEQUIEL" | 1 |
| "PADILLA URREA JOSÉ ROGELIO" | 1 |
| "RUIZ HERRERA JUAN" | 1 |
| "SALCIDO SALAS MIGUEL" | 1 |
| "SÁNCHEZ MOLINA MARÍA" | 1 |
| "TRUEBA AMADOR JORGE" | 1 |
| "TRUJILLO CEBREROS ENRIQUE" | 1 |
| "TRUJILLO CORRALES LEONCIO" | 1 |
| TRUJILLO NAVA JESÚS VALENTÍN" | 1 |
| "TRUJILLO NAVA JOSÉ LEONARDO" | 1 |
| "TRUJILLO ORTIZ LUIS ENRIQUE" | 1 |
| "TRUJILLO SÁNCHEZ JOSÉ LORETO" | 1 |
| "TRUJILLO SÁNCHEZ LEONARDO" | 1 |
| "TRUJILO NAVA JOSÉ RICARDO" | 1 |
| "UNIÓN DE PROPIETARIOS DE CAMIONES Y CAMIONETAS DE CARGA LIVIANA DE LOS MUNICIPIOS DE GUASAVE Y SINALOA DE LEYVA" | 1 |
| "VALDEZ GAXIOLA BERNABÉ" | 1 |

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en el estado de Sinaloa existen actualmente ochenta y nueve CONCESIONARIOS,¹⁶⁸ de los cuales cuarenta y seis son personas físicas y cuarenta y tres personas morales.

¹⁶⁸ Derivado del análisis de la información proporcionada por la DIRECCIÓN se pudo observar que el nombre e razón social de dos alianzas era similar. Dichas alianzas son: "Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa", con trescientos diecinueve permisos asignados, y la "Alianza de camioneros y permisionarios de autotransportes de carga

Handwritten signatures and initials are present in the bottom right corner of the page, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

A continuación, se presenta una breve descripción de los CONCESIONARIOS que intervinieron en actuaciones en el EXPEDIENTE.

VI.1.1. AICA

VI.1.1.1. Actividad económica y comercial

De acuerdo con las fracciones I y II del artículo 4o. de los estatutos sociales¹⁶⁹ de la AICA, se establece que dentro de su objeto se encuentra:

“(...) I.- El acarreo de toda clase de materiales y carga para construcción, dentro del Municipio de Culiacán, muy especialmente el acarreo de transporte de arena y grava en cualquier zona de éste (sic) mismo Municipio.- II.- La explicación de las concesiones que para el mejor ejercicio del objeto anteriormente enunciado obtenga la Asociación de las Autoridades competentes, Ya (sic) sean Municipales, del Estado o Federales.” [Énfasis añadido]

En relación con la afiliación de la AICA a algún sindicato, federación o confederación de trabajadores para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento a través de la información proporcionada por la AICA y que obra en el EXPEDIENTE, que “(...) *está afiliada a la Federación de Autotransportistas del Estado de Sinaloa, A.C., que a su vez pertenece a la C.N.O.P. (...)*”¹⁷⁰

Adicionalmente, la AICA señaló lo siguiente:

“(...) Nuestros asociados por ser integrantes de nuestra agrupación están afiliados a la Federación de Autotransportistas del Estado de Sinaloa, A.C., que a su vez pertenece a la C.N.O.P. en forma colectiva. No individual. Ellos en sí (por sí (sic) mismos) como transportistas de carga No pertenecen a ningún sindicato o FEDERACION (sic).”¹⁷¹

VI.1.1.2. Estructura de capital

Con base en información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la AICA “(...) *está constituida en los términos de la Ley de Sociedades Mercantiles y no cuenta con ningún capital social. De acuerdo con la base constitutiva de la agrupación los interesados en formar parte no requieren de realizar aportación alguna.*”¹⁷²

Asimismo, de acuerdo el artículo 6o. de sus estatutos sociales¹⁷³ esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que:

y materiales para construcción entre almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa” con cincuenta y tres permisos asignados. Dada la similitud esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró pertinente identificar a ambas como la misma alianza.

¹⁶⁹ Folio 006114 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁰ Folio 006252 del EXPEDIENTE.

¹⁷¹ Folio 006252 del EXPEDIENTE.

¹⁷² Folio 006251 del EXPEDIENTE.

¹⁷³ Folio 006135 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

"(...) La Asociación, al constituirse, no cuenta con ningún capital, pero el haber social de la misma se integrará con los bienes, que, en equipo, mobiliario y enseres, aporten posteriormente cada uno de los Asociados, lo mismo con los bienes muebles o inmuebles que en los sucesivos adquiriera la Asociación para el desarrolló (sic) de las actividades propias de su objeto(...)"

De igual forma, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento, conforme al artículo 11 de sus estatutos¹⁷⁴ que los asociados de la AICA "se obligan expresamente a hacer las aportaciones económicas que exijan los Estatutos para el sostenimiento de la Asociación, para que su objeto se desarrolle en la mejor forma que fuera posible."

En ese sentido, la AICA no está constituida propiamente con un capital social, sino que tiene un patrimonio conformado con bienes que aportan los asociados, así como por las aportaciones económicas de cada uno de ellos, tal y como ha quedado expuesto con antelación.

VI.1.2. Los costos de acudir a otros mercados

La fracción III, del artículo 58 de la LFCE establece como criterio para la determinación del mercado relevante lo siguiente:

"Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:

(...)

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

De acuerdo con la información proporcionada por la DIRECCIÓN y que obra en el EXPEDIENTE, existen diferentes zonas autorizadas a los CONCESIONARIOS, las cuales, se conforman por distintos municipios del estado de Sinaloa.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que las zonas autorizadas a los CONCESIONARIOS pueden ser:¹⁷⁵

- a. Para un solo municipio;
- b. Para dos o más municipios;
- c. Para materiales específicos;
- d. Una zona determinada;

Respecto de los incisos a. y b. esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que para contratar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se debe contactar al CONCESIONARIO que corresponda dada la zona geográfica.¹⁷⁶ Es decir, la negociación y contratación se realiza con el

¹⁷⁴ Folios 006135 y 006136 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁵ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁶ Folios 003279 y 004303 del EXPEDIENTE.

Handwritten signature and initials in blue ink, including the letters 'AM', 'F', 'D', and 'G'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

CONCESIONARIO del punto de origen de la carga y en el caso que esta tenga que pasar a una zona autorizada diferente, es el CONCESIONARIO quien se encarga de negociar con los otros CONCESIONARIOS la autorización para dichos efectos.¹⁷⁷

Al respecto, según información que obra en el EXPEDIENTE, la CTM señaló que los PERMISIONARIOS pueden cargar en el punto de origen que tienen autorizado y llevarla a cualquier destino fuera de ese punto; sin embargo, no pueden cargar en una zona para la cual no tenga autorización. Además, la CTM indicó que dichos viajes inter - municipales no son recurrentes.¹⁷⁸

En este sentido, y no obstante que los PERMISOS DE ZONA son en su mayoría otorgados por municipio, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que cada uno de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa constituye un punto de origen en donde los PERMISIONARIOS pueden realizar cargas siempre y cuando tengan autorizado dicho municipio, por lo que el servicio que presta el PERMISIONARIO que tenga autorizado un solo municipio (municipio A) no es sustituto del servicio que otro PERMISIONARIO con autorización en otro municipio (municipio B) puede prestar.

Adicionalmente, para los casos en que el PERMISO DE ZONA fuese otorgado para una zona determinada, se considera que dicho PERMISIONARIO se encuentra incluido en la oferta total del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA del municipio en que se encuentra la zona específica autorizada.

No obstante lo anterior, la participación de cada uno de estos PERMISIONARIOS en la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales pétreos o de construcción o para transportar materiales de carga agrícola y sus derivados, dependerá de la UNIDAD que tengan autorizada. Lo anterior, considerando lo señalado en la sección VII.1.3.2., en donde se señaló que para materiales de construcción o materiales pétreos la DIRECCIÓN, autoriza para tal efecto "emplacar" UNIDADES de tipo volteo, mientras que para insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, la DIRECCIÓN autoriza "emplacar" UNIDADES de tipo redilas.¹⁷⁹

VI.1.3. ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN

VI.1.3.1. Actividad económica y comercial

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de la información proporcionada por la ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN, la cual se encuentra integrada en el EXPEDIENTE, así como de los estatutos de la ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN que su actividad es "(...) *Transportar carga y materiales de construcción en camiones propiedad de los socios.*"¹⁸⁰ [Énfasis añadido]

¹⁷⁷ Folio 000554 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁸ Folios 000763 y 000764 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁹ Folio 005193 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁰ Folio 006193 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures in blue ink, including a large 'B' and 'L' and a signature that appears to be 'Amr'.

Handwritten initials 'GA' and a signature.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En relación a si la ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN está afiliada a algún sindicato, federación o confederación de trabajadores para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento a través de la información proporcionada por la ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN y que obra en el EXPEDIENTE, que está afiliada "a la Federación de Autotransportistas del Estado de Sinaloa, A.C."¹⁸¹

VI.1.3.2. Estructura de capital

Con base en información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN:

"(...) es una Sociedad Civil, creada en base a las leyes que rigen la constitución de las sociedades mercantiles. Y su creación fue con el propósito de solicitar al Gobierno del Estado de Sinaloa, la concesión para explotar el transporte de carga y NO tiene por objeto el LUCRO. Los asociados o agremiados NO realizan ninguna APORTACIÓN económica como base de CAPITAL SOCIAL."¹⁸²

Por otra parte, de acuerdo con la cláusula sexta de los estatutos sociales de la ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que "(...) [e]l capital de la sociedad, será la suma de \$ -- 25.500.00 veinticinco (sic) mil quinientos pesos moneda nacional que aportan los socios (...) cada uno de ellos(...)"¹⁸³

Asimismo, la ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN señaló que sus asociados "cubren una cuota a la "ALIANZA" por un valor de \$400.00 cuatrocientos pesos mensuales. Para cubrir los gastos propios de la "ALIANZA", como son: renta, energía eléctrica, agua potable, teléfono, secretarías, (...)"¹⁸⁴

En ese sentido, la ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN está constituida con un capital social y su patrimonio se conforma con la aportación inicial que realizaron los socios para poder constituir la, así como por las aportaciones económicas que cada uno de los socios realiza para su sostenimiento y operación.

VI.1.4. ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA

VI.1.4.1. Actividad económica y comercial

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de la información proporcionada por la ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA, la cual se encuentra integrada en el EXPEDIENTE, que su actividad es "(...) conseguir acuerdos de trabajo con las constructoras o clientes diversos que ocupen camiones para desarrollar sus actividades lícitas, como acarreos de materiales de construcción, limpiezas de obras, etc.(...)"¹⁸⁵ [Énfasis añadido]

¹⁸¹ Folio 006193 del EXPEDIENTE.

¹⁸² Folio 006527 del EXPEDIENTE.

¹⁸³ Folio 006218 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁴ Folio 006194 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁵ Folio 006279 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En relación a si la ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA está afiliada a algún sindicato, federación o confederación de trabajadores para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento a través de la información proporcionada por la ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA y que obra en el EXPEDIENTE, que está afiliada:

"(...) A LA FEDERACIÓN DEL NORTE DE SINALOA DE LA CTM (CONFEDERACIÓN DE TRABAJADORES DE MÉXICO) desde fecha 1983 y también pertenece a la organización estatal SNAT (SINDICATO NACIONAL DE AUTOTRANSPORTES Y CONEXOS "FERNANDO AMILPA") desde fecha 1983 (...)"¹⁸⁶

VI.1.4.2. Estructura de capital

Con base en información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA es:

"[U]na asociación civil [por lo que] no existe fondo social ni de reserva, tampoco existe capital social por cada asociado (sic) se reitera son individuos reunidos como asociación civil y no como sociedad civil ni sociedad anónima, ya que mi representada maneja y conduce con las cuotas que cada asociado aporta mensualmente y de \$200.00 por concepto de cuotas por el mantenimiento y funcionamiento de las oficinas de nuestra representada y un pago único de \$5,000.00 por ingreso a la asociación (...)"¹⁸⁷

De igual forma, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento, conforme a la cláusula quinta los estatutos de la ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA que "(...) [e]l *Capital social* estará formado por las aportaciones que hagan los miembros de la Asociación para su formación, así como con el importe de las cuotas ordinarias y demás aportaciones que apruebe la asamblea o su caso el Comité -- Ejecutivo."¹⁸⁸

En ese sentido, la ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA no está constituida propiamente con un capital social, sino que tiene un patrimonio conformado por las aportaciones económicas de cada uno de los asociados para su sostenimiento y operación.

VI.2. PERMISIONARIOS

Con base en la información obtenida en fuentes públicas y que obra en el EXPEDIENTE,¹⁸⁹ esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la generalidad de los PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, son personas físicas identificadas como trabajadores del volante, en términos del artículo 197 de la LTTES,¹⁹⁰ según se refleja en el gráfico siguiente:

¹⁸⁶ Folio 006280 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁷ Folio 006278 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁸ Folio 006303 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁹ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

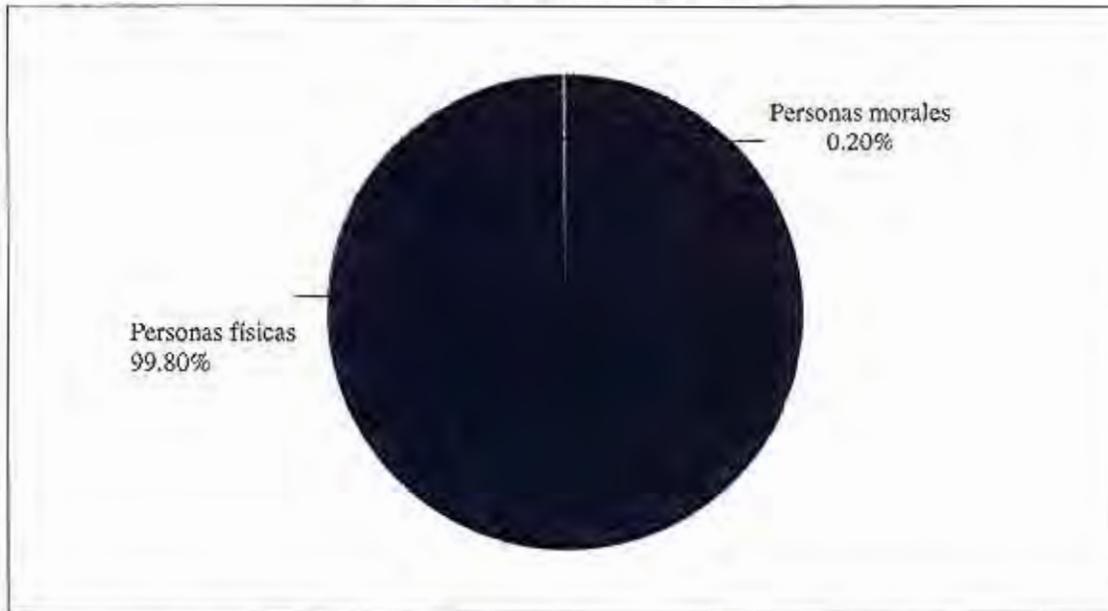
¹⁹⁰ "Artículo 197. Para los efectos de esta Ley y su Reglamento, se entienden por trabajadores del volante a todas aquellas personas que tienen como principal fuente de ingresos el producto de su trabajo personal desarrollado en alguna rama del transporte."

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large 'B' at the top, a checkmark, and several initials and signatures.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Gráfica 4. Tipo de PERMISIONARIOS¹⁹¹



En seguimiento a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica como PERMISIONARIOS, a siete mil doscientas ochenta y cinco personas físicas y morales, cuyos PERMISOS DE ZONA derivan de las ochenta y nueve concesiones, de conformidad con la información que obra en el EXPEDIENTE¹⁹² y según lo siguiente:

Cuadro 3. PERMISOS DE ZONA que derivan de los distintos tipos de CONCESIONARIOS



¹⁹¹ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

¹⁹² Folio 002956 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials:
 [Signature]
 [Signature]
 AM
 G



VI.2.1. Afiliación de PERMISIONARIOS a Sindicatos y Confederaciones

Con base en información que obra en el EXPEDIENTE,¹⁹³ esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que más del 95% de los PERMISIONARIOS pertenecen a un sindicato¹⁹⁴ o confederación,¹⁹⁵ principalmente a la CNOP, CTM, CROC y CNC, como se muestra a continuación:

Tabla 12. Afiliación de PERMISIONARIOS a sindicatos o confederaciones¹⁹⁶

| Afiliación sindical | Número de PERMISIONARIOS | Porcentaje del total |
|---------------------|--------------------------|----------------------|
| CTM | 3,993 | 54.81% |
| CNOP | 1,915 | 26.29% |
| CNC | 1,145 | 15.72% |
| CROC | 18 | 0.25% |
| Sin afiliación | 214 | 2.94% |

No obstante lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la afiliación de los PERMISIONARIOS, es decir, su pertenencia a algún sindicato no es obligatoria, según lo dispone el artículo 358 de la LFT:

“A nadie se puede obligar a formar parte de un sindicato o a no formar parte de él. Cualquier estipulación que establezca multa convencional en caso de separación del sindicato o que desvirtúe de algún modo la disposición contenida en el párrafo anterior, se tendrá por no puesta.” [Énfasis añadido]

¹⁹³ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁴ En términos del artículo 356 de la LFT, un sindicato es la asociación de trabajadores o patronos, constituida para el estudio, mejoramiento y defensa de sus respectivos intereses.

¹⁹⁵ Los sindicatos pueden a su vez formar parte de federaciones y confederaciones, en términos del artículo 318 de la LFT.

¹⁹⁶ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

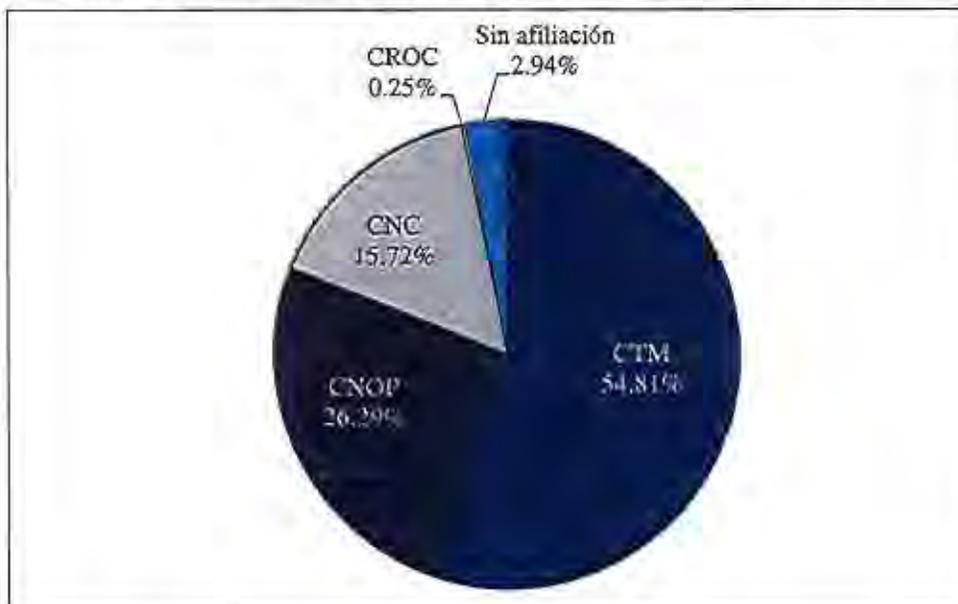


*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En el mismo sentido, según lo dispone el artículo 382 de la LFT,¹⁹⁷ los miembros de las federaciones o confederaciones podrán retirarse de ellas, en cualquier tiempo, aunque exista pacto en contrario.

Al respecto, y con información que obra en el EXPEDIENTE,¹⁹⁸ el secretario general del Sindicato Estatal del Autotransporte CTM, declaró lo siguiente: "(...) *No es obligatoria la afiliación a un sindicato, ellos lo buscan por cuestiones de representación.*" [Énfasis añadido]

Gráfica 5. Afiliación de PERMISIONARIOS a sindicatos o confederaciones¹⁹⁹



En dicho sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la mayoría de los PERMISIONARIOS se encuentran afiliados a alguna confederación sindical. En la gráfica 5 se observa que la confederación que afilia al mayor número de PERMISIONARIOS es la CTM con el 54.81%, es decir, tres mil novecientos noventa y tres PERMISIONARIOS.

Por su parte, la CNOP afilia al 26.29% de los PERMISIONARIOS, es decir, mil novecientos quince, por lo que junto con la CTM, afilian al 81.10% de los PERMISIONARIOS.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que doscientos catorce PERMISIONARIOS, es decir, el 2.94% no tienen afiliación o pertenencia a dicho tipo de organizaciones sindicales.²⁰⁰

¹⁹⁷ "Artículo 382. Los miembros de las federaciones o confederaciones podrán retirarse de ellas, en cualquier tiempo, aunque exista pacto en contrario."

¹⁹⁸ Folio 000765 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁹ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

²⁰⁰ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Con base en las anteriores consideraciones, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dentro de una misma concesión para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA pueden existir PERMISIONARIOS afiliados a diferentes confederaciones sindicales, así como no estar afiliados a ninguna. En consecuencia, se puede señalar lo siguiente:²⁰¹

- i. Destaca que de los doscientos catorce PERMISIONARIOS sin afiliación sindical alguna, cuarenta son personas físicas y los ciento setenta y cuatro PERMISIONARIOS restantes se dividen entre cinco CONCESIONARIOS, de los cuales emanan sus PERMISOS DE ZONA.

Respecto al tipo de UNIDADES permisionadas, el 82.25% (ciento setenta y seis) corresponde a UNIDADES de tipo volteo, 16.82% (treinta y seis) corresponde a UNIDADES de tipo redilas y el 0.93% corresponde a UNIDADES de tipo grúa.

De los tres mil novecientos noventa y tres PERMISIONARIOS afiliados a la CTM, destaca que los once mayores CONCESIONARIOS son los que agrupan mayor cantidad de PERMISIONARIOS afiliados a dicho sindicato; adicionalmente, dichos CONCESIONARIOS también agremian PERMISIONARIOS afiliados a la CNOP.

Adicionalmente, el 50.36% de dichos PERMISIONARIOS (es decir, dos mil diez) prestan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA con UNIDADES de tipo redilas, siendo la única confederación sindical que tiene mayor porcentaje de afiliados con UNIDADES de dicho tipo. Asimismo, el 47.83% (es decir mil novecientos diez) de los PERMISIONARIOS afiliados a la CTM prestan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA con UNIDADES de tipo volteo; y el 1.8% (es decir, setenta y dos) restante lo hacen con UNIDADES de tipo caja, estacas, ómnibus, plataforma, rabón, tracto camión y/o tractor.

Para el caso de los afiliados a la CNOP, de los mil novecientos quince PERMISIONARIOS afiliados, el CONCESIONARIO con el mayor número de afiliados es la AICA, al cual se encuentran afiliados cuatrocientos catorce de sus cuatrocientos dieciséis PERMISIONARIOS. Adicionalmente, es el cuarto CONCESIONARIO con más permisos en el estado de Sinaloa.

Adicionalmente, el 65.69% (mil doscientos cincuenta y ocho) realiza su operación con UNIDADES de tipo volteo; el 32.43% (seiscientos veintiuno) realiza su operación con UNIDADES de tipo redilas; y el restante 1.88% (es decir, treinta y seis) realiza su operación con UNIDADES de tipo caja, estacas, tracto camión y/o tractor.

Para el caso de la CNC, de los mil ciento cuarenta y cinco PERMISIONARIOS afiliados, el 87.8% (mil cinco) realiza su operación con UNIDADES de tipo redilas; 10.8% (ciento veinticuatro) realiza su operación con UNIDADES de tipo volteo; y el 1.4% (es decir dieciséis) restante realiza su operación con UNIDADES de tipo estacas, tracto camión y/o tractor.

²⁰¹ Folio 002956 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Para el caso de los dieciocho afiliados a la CROC, dieciséis de los PERMISIONARIOS realiza su operación con UNIDADES de tipo volteo; y dos PERMISIONARIOS realiza su operación con UNIDADES de tipo redilas.

La siguiente tabla refleja el número de PERMISIONARIOS, el CONCESIONARIO del que emanan sus permisos para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y su afiliación sindical, en caso de tenerla:

Tabla 13. Relación de PERMISIONARIOS con afiliación sindical por CONCESIONARIO²⁰²

| CONCESIONARIO | Afiliación sindical | | | | | |
|--|---------------------|------|------|-----|-------|-------|
| | CNC | CNOP | CROC | CTM | Libre | Total |
| 1 Alianza de camioneros de transporte de carga y materiales de construcción del municipio de Guasave. | 0 | 5 | 0 | 537 | 0 | 542 |
| 2 Alianza de camioneros del Valle del Fuerte | 0 | 4 | 0 | 457 | 0 | 461 |
| 3 ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN | 0 | 2 | 1 | 443 | 0 | 446 |
| 4 AICA | 0 | 415 | 1 | 0 | 0 | 416 |
| 5 Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 0 | 4 | 0 | 396 | 0 | 400 |
| 6 Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada" | 0 | 1 | 0 | 374 | 0 | 375 |
| 7 Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa | 0 | 4 | 0 | 367 | 1 | 372 |
| 8 Unión de camioneros de Navolato y región de la Costa (Circulo C.N.O.P.) | 0 | 343 | 0 | 0 | 0 | 343 |
| 9 Unión de camioneros de carga y materiales para construcción del municipio de Culiacán, A.C. | 1 | 3 | 0 | 291 | 0 | 295 |

²⁰² Folio 002956 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | | | |
|----|---|-----|-----|---|-----|-----|-----|
| 10 | Unión de transportadores de carga en General "Gabriel Leyva Solano" | 0 | 5 | 0 | 271 | 0 | 276 |
| 11 | Transportistas unidos de carga en general y pasaje de Costa Rica, A.C. | 1 | 267 | 0 | 0 | 0 | 268 |
| 12 | Alianza de camioneros del Valle Del Rio San Lorenzo | 0 | 2 | 0 | 225 | 0 | 227 |
| 13 | Alianza de camioneros de transporte, carga, materiales de construcción y objetos diversos del "Rio Zuaque" | 0 | 1 | 0 | 224 | 0 | 225 |
| 14 | ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA | 0 | 1 | 0 | 211 | 0 | 212 |
| 15 | Alianza regional del transporte de carga en general de los municipios de Culiacán y Navolato con Sede En Eldorado, S.C. | 2 | 1 | 0 | 47 | 161 | 211 |
| 16 | Unión de transportistas de productos agrícolas y carga en general de Juan José Ríos. Mpio. de Guasave. Sin. | 166 | 1 | 0 | 0 | 0 | 167 |
| 17 | Alianza regional de carga en general de los municipios Culiacán y Elota "Emiliano Zapata" Estación Obispo. | 162 | 3 | 0 | 0 | 0 | 165 |
| 18 | Unión de transportistas de productos agrícolas y carga en general de los municipios de Mocorito, Salvador Alvarado, Badiraguato y Angostura, S.C. | 154 | 1 | 0 | 0 | 0 | 155 |
| 19 | Sociedad cooperativa de transporte de carga, "Gustavo Díaz Ordaz", S.C.L. | 0 | 138 | 0 | 2 | 0 | 140 |
| 20 | Transportes de carga, S. de R.L. de C.V. | 0 | 136 | 0 | 4 | 0 | 140 |
| 21 | Unión de autotransportistas ejidales del municipio de Sinaloa de productos del campo no elaborados | 136 | 1 | 0 | 3 | 0 | 140 |
| 22 | Alianza regional de transportistas de carga en general de Navolato y Culiacán, S.C. "GraJ. Renato Vega Amador" | 128 | 0 | 0 | 1 | 1 | 130 |

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'AB', 'F', and 'G'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | | | |
|----|--|----|----|---|----|---|-----|
| 23 | Alianza regional de transporte de carga en general de los municipios de Ahome y El Fuerte. | 98 | 1 | 0 | 1 | 0 | 100 |
| 24 | Transporte de carga de materiales para la construcción y objetos similares de los Mochis, | 0 | 92 | 0 | 0 | 0 | 92 |
| 25 | Unión de transportistas de carga en general de los municipios de Angostura, Salvador Alvarado y Mocorito, Sinaloa. | 88 | 2 | 0 | 0 | 0 | 90 |
| 26 | Agrupación de transportistas de carga de Mazatlán, S.C. | 0 | 85 | 0 | 1 | 0 | 86 |
| 27 | Alianza de camioneros de carga y materiales para construcción de Escuinapa S.C. | 0 | 80 | 0 | 1 | 0 | 81 |
| 28 | Alianza de transportes de material para la construcción, S. C. del municipio de Escuinapa | 0 | 0 | 0 | 78 | 0 | 78 |
| 29 | Alianza de transportistas de carga y materiales de construcción "Tarahumara" | 0 | 76 | 0 | 0 | 0 | 76 |
| 30 | Unión de autotransportes de carga en general y conexos de los municipios de Angostura, Badiraguato, Mocorito y Salvador Alvarado, S.C. | 0 | 75 | 0 | 0 | 0 | 75 |
| 31 | Alianza regional de transportistas de materiales para construcción de los municipios de Guasave y Sinaloa, S.C. | 0 | 73 | 0 | 0 | 0 | 73 |
| 32 | Alianza regional de transportistas de carga en general de los municipios de Culiacán y Navolato, S.C. "Gral. Antonio Rosales" | 62 | 1 | 0 | 0 | 0 | 63 |
| 33 | Unión regional de autotransportes de carga pesada en general de los mpios, de Angostura, Salvador Alvarado y Mocorito | 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 59 |
| 34 | Unión de transportistas ejidales de productos agrícolas del Valle Del Fuerte, S.C. en los municipios de Ahome y El Fuerte. | 54 | 0 | 0 | 1 | 0 | 55 |

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'OR', 'G', and 'A'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | | | |
|----|--|----|----|----|----|----|----|
| 35 | Alianza de autotransportes de carga en general del municipio de San Ignacio "Salvador Zazueta Félix", A.C. | 0 | 52 | 0 | 1 | 1 | 54 |
| 36 | Alianza de transportistas de carga general, de materiales de construcción y minerales del municipio de Concordia. | 0 | 0 | 0 | 54 | 0 | 54 |
| 37 | Transportistas de materiales de Concordia, A.C. | 0 | 30 | 0 | 0 | 0 | 30 |
| 38 | Unión de ladrilleros del valle de Culiacán y Navolato, A.C. | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 |
| 39 | Unión de trabajadores del transporte en general del municipio del Rosario. | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 16 |
| 40 | Alianza regional de transportistas de carga en pequeño de productos del campo de los municipios de Guasave, Sinaloa, Ahome y El Fuerte | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| 41 | ECO CRIBAS | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 |
| 42 | Sección de choferes transportistas y empleados de la carga en general | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 43 | Palazuelos Gamez Rossy Karely | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 44 | Aguilar Ramos Alfonso | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 45 | Aguirre Rivas Pascual Macario | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 46 | Astorga Ayón Juan Arnoldo | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 47 | Astorga Meraz José Manuel | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 48 | Ayón Gamboa Jesús | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 49 | Ayón Trujillo Mireya Celina | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 50 | Barraza Arellano María Luisa | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 51 | Barraza Guerrero Claudia Mireya | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 52 | Camacho Cárdenas David | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |



| | | | | | | | |
|----|--|---|---|---|---|---|---|
| 53 | Campos Chaidez José Fidel | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 54 | Conde Madueño José Juan | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 55 | Contreras Sánchez Rafael | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 56 | Corrales Morales Baltazar | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 57 | Corrales Pompa Úrsula | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 58 | Duran Trujillo Francisco Javier | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 59 | Gallardo Pérez Luis Guillermo | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 60 | García Ontiveros María | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 61 | Garzón Vizcarra María Elena, que emana de la concesión y el permiso No.10518 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 62 | González Bush María Guadalupe | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 63 | González Franco Lázaro Antonio | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 64 | Guevara Salas Víctor Manuel | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 65 | Ibarra Angulo Pedro | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 66 | Ibarra Rivera Hugo Ernesto | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 67 | Laura Garzón Gicela Ivonne, emanda de la concesion y el permiso No.16678 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 68 | León Ojeda Francisco | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 69 | Manjarrez Manjarrez Daniel Fernando | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 70 | Martínez González María Enereida | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 71 | Nava Trujillo Rosalinda | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 72 | Padilla Carrasco Filadelfo | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 73 | Padilla Ontiveros Raúl Ezequiel | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 74 | Padilla Urrea José Rogelio | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |

[Handwritten signatures and initials]



| | | | | | | | |
|----|---|---|---|---|---|---|---|
| 75 | Ruiz Herrera Juan | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 76 | Salcido Salas Miguel | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 77 | Sánchez Molina María | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 78 | Trueba Amador Jorge | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 79 | Trujillo Cebberos Enrique | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 80 | Trujillo Corrales Leoncio | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 81 | Trujillo Nava Jesús Valentín | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 82 | Trujillo Nava José Leonardo | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 83 | Trujillo Ortiz Luis Enrique | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 84 | Trujillo Sánchez José Loreto | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 85 | Trujillo Sánchez Leonardo | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 86 | Trujillo Nava José Ricardo | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 87 | Unión de propietarios de camiones y camionetas de carga liviana de los municipios de Guasave y Sinaloa de Leyva | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 88 | Valdez Gaxiola Bernabé | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 89 | Verdugo Barraza María Lidia | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |

Cabe resaltar de la tabla anterior y considerando sólo a las personas morales, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA distingue a veintiocho CONCESIONARIOS cuyos PERMISIONARIOS están afiliados a diferentes sindicatos o confederaciones. El resto de los CONCESIONARIOS personas morales, es decir quince de ellos, sus PERMISIONARIOS sólo pertenecen a un gremio sindical o confederación.

VI.3. Conformación de GRUPOS DE INTERÉS ECONÓMICO en el MERCADO INVESTIGADO

Si bien dentro de un GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO existen diversas personas físicas o jurídicas con personalidad jurídica propia, la finalidad del grupo es común y unitaria, las funciones específicas que realiza cada uno de los miembros del GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO está determinada por la consecución de objetivos comunes, típicamente establecidos por un coordinador central denominado firma matriz o controladora.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En relación al concepto de GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO, la SCJN ha señalado²⁰³ que:

"Es factible hablar de un grupo económico cuando un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, entre otras, tiene intereses comerciales y financieros afines y coordinan sus actividades para lograr el objetivo común, o bien, se unen para la realización de un fin determinado, en aras de obtener dichos intereses comerciales y financieros comunes. En estos casos, es necesario analizar el comportamiento colectivo de las empresas o personas que conforman ese grupo, pues el simple hecho de que estén organizados como tal, no implica que necesariamente todos sus componentes se encuentran vinculados a un grado tal que no puedan actuar de manera aislada e independiente ente sí, o bien, sin el conocimiento de algunas actividades que no les sean propias a sus funciones y que sólo correspondan a dos o más componentes dentro del grupo económico.

Las doctrinas de la personalidad jurídica distinta a la de los socios han ido cambiando como respuesta a la necesidad fundamental de establecer un control legal efectivo sobre las grandes corporaciones que dominan el sistema económico.²⁰⁴ Estas corporaciones no son conducidas por una sola corporación o entidad, sino colectivamente por la coordinación de actividades de múltiples empresas interrelacionadas bajo un control común.²⁰⁵

En ese sentido, puede ocurrir que aun cuando existiera una relación económica entre diversas entidades comerciales componedoras de un grupo económico determinado, ello no implica que forzosamente todas ellas estén involucradas en la totalidad de las actividades realizadas por el grupo. En otras palabras, es posible que algunos componentes de un grupo económico determinado, en razón de sus funciones, no tengan injerencia o ni siquiera conocimiento de algunas políticas o actividades desarrolladas por el resto de los componentes de dicho grupo, o bien que dos o más componentes realicen acciones u omisiones conjuntas lícitas o ilícitas que no involucren en nada al resto del mismo.

Ahora bien, lo anterior tampoco niega la posibilidad de que sí pueda suceder que la totalidad de los componentes de un grupo efectivamente sean parte o cómplices en la totalidad de las actividades realizadas por ese grupo y que puedan incurrir en ilícitos de carácter económico; sin embargo, debe dejarse en claro que no sólo por constituirse un grupo económico determinado, todos sus componentes serán responsables de las actividades ilícitas que realice el mismo, pues, como se dijo, puede ocurrir el caso que algunos de ellos no tengan injerencia o conocimiento de determinadas actividades que incurran en ilícitos económicos.

Para considerar que existe un grupo económico y que puede tener el carácter de agente económico para efectos de la Ley Federal de Competencia Económica, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, coordina las actividades del grupo para operar en los mercados y, además, puede ejercer una influencia decisiva o control sobre la otra, ya sea de iure o de facto.

²⁰³ En la resolución de los amparos en revisión 169/2007, 172/2007, 174/2007, 418/2007 y 168/2007.

²⁰⁴ Phillip I. Blumberg. "The Corporate Entity in an Era of Multinational Corporations". Delaware Law School of Widener University. Spring, 1990, p. 15.

²⁰⁵ Ibid. p. 44.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

El **control de iure** puede darse de diversas formas, entre otras cuando:

- a) Una persona adquiere la mayoría de las acciones de una empresa;²⁰⁶
- b) Existe la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de un contrato, convenios de abastecimiento de largo plazo, el otorgamiento de créditos o cuando una parte importante de los ingresos de una empresa dependan de la venta de los productos de otra;
- c) Se tiene la capacidad o derecho de designar la mayoría de los miembros del consejo de administración u órgano equivalente de otra;
- d) Existe la capacidad o el derecho de designar director, gerente o factor principal de la otra; o
- e) Tenga vínculos por parentesco consanguíneo o afinidad en una o diversas personas morales.

Por otro lado, el análisis del **control de facto** debe atender no sólo al nivel de participación accionaria cuando ningún socio tiene mayoría absoluta, sino también a la posibilidad de que un socio minoritario pueda obtener mayoría en las asambleas dado el nivel de asistencia; la posición de los otros accionistas (dispersión, vínculos de tipo estructural, económico o familiar con el accionista principal); y el interés financiero.

De ahí que sea necesario acreditar previa y fehacientemente la participación de todos y cada uno de los componentes de un grupo económico determinado en la actividad irregular, para determinar que efectivamente éste en su totalidad es responsable de tales actividades, pues si a alguno de ellos no puede comprobársele su participación y, por ende, su responsabilidad en la actividad ilícita de que se trate, no tiene por qué involucrarse sólo por formar parte de dicho grupo (...). [Énfasis añadido]

De la transcripción anterior se desprenden las siguientes conclusiones:

Un GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO es una forma de participación en la actividad económica caracterizada por ser un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, o el resultado de la interacción de éstas, con intereses económicos afines y que coordinan sus actividades para alcanzar un objetivo común, o bien que se unen para la realización de un fin determinado, en aras de satisfacer dichos intereses comerciales y financieros comunes.

Adicionalmente al elemento de finalidad e intereses comunes, es necesario acreditar un elemento de control (de *facto* o de *iure*) entre los miembros para hablar de la existencia de un GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO. Es decir, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, ejerce o puede ejercer influencia sobre el actuar de otro de los miembros o del grupo entero y realizar funciones de coordinación.

Para efectos de la LFCE, los GRUPOS DE INTERÉS ECONÓMICO son considerados como AGENTES ECONÓMICOS, por tratarse de una forma de participación en la actividad económica del país.

²⁰⁶ Esto se puede dar cuando un persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales, con pleno derecho a voto, que representen más del 50% del capital social de otra persona (control de *iure*); o bien, cuando no exista una persona tenedora de más del 50% del capital social de otra persona, pero tiene acciones o partes sociales, con derecho a pleno voto, directa o indirectamente, y no hay otro accionista o socio con el mismo derecho, es decir, derecho pleno a voto, que representen una proporción del capital social igual o mayor a la que representen las acciones o partes sociales de que sea tenedora o titular la primera (control de *facto*).

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the letters 'GA', 'I', and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Atendiendo al criterio de la SCJN referente al concepto y elementos que integran a los GRUPOS DE INTERÉS ECONÓMICO y conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que cada CONCESIONARIO y los PERMISIONARIOS que derivan o emanan de su concesión, conforman un GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO que participa en el MERCADO INVESTIGADO. Lo anterior toda vez que: i) cada CONCESIONARIO y los PERMISIONARIOS que derivan de su concesión coordinan sus actividades para alcanzar un objetivo común, y ii) cada CONCESIONARIO tiene control de *facto* sobre cada uno de los PERMISIONARIOS que derivan de su concesión.

Lo anterior por las siguientes consideraciones:

- i. El CONCESIONARIO y los PERMISIONARIOS que derivan de su concesión, son un conjunto de personas físicas o morales, con intereses económicos afines y que coordinan sus actividades para alcanzar un objetivo común, en aras de satisfacer intereses comerciales y financieros comunes, mediante la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Al respecto, y como se abordará en secciones siguientes, el artículo 251 de la LTTES señala que "(...) *Las personas morales, que por concesión del Ejecutivo del Estado exploten el servicio público de transporte, estarán obligadas a llevar un libro de registro de sus miembros, asignándoles a cada uno de ellos el número de orden que le corresponda (...)*". [Énfasis añadido]

Asimismo, el artículo 252 de la LTTES establece que "(...) *Las personas morales concesionarias, tienen la obligación de incluir en sus estatutos la forma en que los trabajadores se incorporarán como socios de la misma y la manera en que éstos últimos adquirirán un permiso.*" [Énfasis añadido]

De lo anterior se desprende que las cuarenta y tres personas morales CONCESIONARIAS que ofertan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA tienen la obligación de incorporar a sus trabajadores como socios o miembros y de tener mecanismos para que sus socios obtengan PERMISOS DE ZONA, lo cual implica que todos los socios, miembros o trabajadores de un CONCESIONARIO pueden convertirse en un PERMISIONARIO que derive de esta concesión.

Ante esto la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los PERMISIONARIOS cuyo PERMISO DE ZONA se otorgó por su calidad de socios, trabajadores o miembros de las cuarenta y tres personas morales CONCESIONARIAS, necesariamente tienen intereses económicos afines al de los CONCESIONARIOS de los que deriva su PERMISO DE ZONA, puesto que al ser sus miembros o socios persiguen el mismo objetivo comercial. Lo anterior, toda vez que la LTTES así lo dispone en el artículo 252 que a la letra dice: "*Las personas morales concesionarias, tienen la obligación de incluir en sus estatutos la forma en que los trabajadores se incorporarán como socios de la misma y la manera en que éstos últimos adquirirán un permiso.*", lo cual se abordará en la sección VII.2.2.2.5.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la existencia de un mismo objetivo comercial no se da únicamente entre los PERMISIONARIOS cuyo PERMISO DE ZONA se otorgó por su calidad de

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'G', 'A', and 'F']



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

socios, trabajadores o miembros de las cuarenta y tres personas morales CONCESIONARIAS. En realidad, todos los PERMISIONARIOS de un mismo CONCESIONARIO tienen el mismo objetivo comercial, ya que operan como un solo AGENTE ECONÓMICO al momento de realizar la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, pues es el CONCESIONARIO a quien contacta la demanda para la contratación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA que prestan los PERMISIONARIOS. Lo anterior conforme a la siguiente información del EXPEDIENTE:

- Respecto de la contratación para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, la CMIC señaló que la realiza "(...) *siempre mediante una Alianza de Transportistas, de un camión de volteo que cuenta con una concesión de transporte público de carga, para efectos de que los materiales de construcción sean trasladados de un punto a otro (...)*".²⁰⁷ [Énfasis añadido]
- El Presidente de la AICA señaló que el usuario es quien tiene el contacto con el CONCESIONARIO para la contratación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, al señalar que:

"Nosotros tenemos un rol de trabajo, numeramos los camiones y se les reparte el trabajo conforme a los acuerdos, se les reparte trabajo equitativamente (...) **hay un secretario de trabajo que es el encargado de asignarles equitativamente a los asociados en un rol, se asigna un número, por decir cuatrocientos y hasta que le vuelva a tocar, así está con todos los permisionarios (...)** el trabajo se reparte igual, hay una revisión mecánica por medio de la Dirección de Vialidad y Transportes para que todo camión pueda prestar el servicio ya sea modelo 2010 o 2015."²⁰⁸ [Énfasis añadido]

- Adicionalmente, la CMIC señaló que el procedimiento que sus afiliados y/o asociados tienen que seguir para contratar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA consiste en lo siguiente:

"1) El afiliado solicita el servicio de transporte público de carga en general a la Alianza Transportista que por ubicación geográfica corresponda.

En los casos que el afiliado sea auto-suficiente [sic] en relación al transporte de carga, y utilice sus propios medios de transporte para efectos de llevar sus propios materiales de un lugar a otro, es "visitado", ya sea por representantes de alguna Alianza de Transportes, por algún inspector de Vialidad y Transportes del Estado de Sinaloa, o en su defecto, por ambos, para efectos de orillarlos a ceder un porcentaje de dicho transporte, a favor de la Alianza.

2) Dependiendo la ubicación geográfica, se aplican las tarifas autorizadas o en su defecto, se tasan dichas tarifas, por lo regular altas y fuera de los precios de mercado."²⁰⁹ [Énfasis añadido]

²⁰⁷ Folio 003278 del EXPEDIENTE.

²⁰⁸ Folio 005141 del EXPEDIENTE.

²⁰⁹ Folio 003279 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures in blue ink on the right side of the page, including a large signature and several initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- Por su parte, desde la perspectiva de la agricultura, la AARFS señaló que “[c]l productor que requiere el servicio lo solicita directamente a la alianza de transportistas que corresponde a su jurisdicción, y ésta le proporciona los vehículos necesarios.”²¹⁰
- Desde la perspectiva de la construcción, ARRENCOSA señaló que “el afiliado solicita el servicio de transporte público de carga en general a la Alianza Transportista al concesionario que por ubicación geográfica le corresponda.”²¹¹

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que en la prestación de SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, los CONCESIONARIOS y los PERMISIONARIOS que emanan de su concesión tienen el mismo objetivo comercial común. Adicionalmente al elemento de finalidad e intereses comunes, es necesario acreditar un elemento de control (de *facto* o de *iure*) entre los miembros del grupo para hablar de la existencia de un GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO.

- ii. Cada CONCESIONARIO tiene control de *facto* sobre cada uno de los PERMISIONARIOS que derivan de su concesión, pues coordina su participación en la oferta del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existe control de *facto* de los CONCESIONARIOS sobre cada uno de los PERMISIONARIOS cuyos PERMISOS DE ZONA emanan de su concesión porque éstos controlan los servicios que presta cada uno de sus PERMISIONARIOS, asignando los servicios y distribuyendo los camiones (insumos) para la realización de los mismos; actuando así como un mismo AGENTE ECONÓMICO. Lo anterior conforme a la siguiente información del EXPEDIENTE:

- El Secretario General del Sindicato de la CTM señaló que: “(...) las organizaciones estamos organizadas. Hay un orden equitativo en la distribución del trabajo, son los roles de trabajo (...)”.²¹² [Énfasis añadido]
- En el mismo sentido, la ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA, indicó que:
“(...) una vez conseguido el trabajo se reparte entre todos los asociados y para ello tenemos un control de turnos para efectos de que todos y cada uno de los asociados [PERMISIONARIOS] reciba un turno de trabajo que se consiga se reparta en forma equitativa entre todos los asociados de esta organización y la directiva vigila que tengan las mismas condiciones de trabajo cada uno (...)”.²¹³
- Adicionalmente y respecto de la contratación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y desde la perspectiva de los usuarios del mismo para transportar materiales de

²¹⁰ Folio 004303 del EXPEDIENTE.

²¹¹ Folio 003279 del EXPEDIENTE.

²¹² Folio 000764 del EXPEDIENTE.

²¹³ Folio 006279 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top and several smaller initials below it.]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

construcción o pétreos, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, la Delegación Sinaloa de la CMIC indicó que:

“Lo negociamos con el líder de la alianza, el líder es quién designa y rola entre los camiones para que le toque a cada uno viajes. A veces los problemas son entre ellos por las zonas que tienen permisionadas. Yo hago las negociaciones con el líder de la alianza y él se encarga de negociar con los transportistas de otras zonas (...).”²¹⁴ [Énfasis añadido]

- Asimismo, la CMIC señaló que “[c]l afiliado solicita el servicio de transporte público de carga en general a la Alianza Transportista que por ubicación geográfica le corresponda (...).”²¹⁵
- Por su parte y, desde la perspectiva de los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, la AARFS señaló lo siguiente:

“El productor que requiere el servicio lo solicita directamente a la alianza de transportistas que corresponde a su jurisdicción, y ésta le proporciona los vehículos necesarios (...).”²¹⁶ [Énfasis añadido]

Adicionalmente y como se expone en la sección VII.2.5.1., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento²¹⁷ que se han celebrado contratos entre AGENTES ECONÓMICOS para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para el transporte de materiales de construcción o materiales pétreos, en los cuales se especifica el porcentaje de acarreo o traslados que realizarán los CONCESIONARIOS, y el porcentaje que realizará el contratante con sus propias UNIDADES.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la dinámica del MERCADO INVESTIGADO consiste en que los CONCESIONARIOS (como ya se mencionó, en su gran mayoría uniones y alianzas del transporte) son los AGENTES ECONÓMICOS que negocian con los usuarios, la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, siendo los PERMISIONARIOS que derivan de su concesión, los encargados de la ejecución de dichos servicios sin tener injerencia decisiva en la toma de decisiones.

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los CONCESIONARIOS ejercen influencia decisiva sobre el actuar de los PERMISIONARIOS, al realizar funciones de negociación y toma de decisiones en cuanto a la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y en virtud de lo anterior, se acredita el control de los CONCESIONARIOS sobre los PERMISIONARIOS cuyos PERMISOS DE ZONA emanan de sus respectivas concesiones.

Con base en lo anterior y toda vez que: i) cada CONCESIONARIO y los PERMISIONARIOS que derivan de su concesión coordinan sus actividades para alcanzar un objetivo común; y ii) cada

²¹⁴ Folio 000553 del EXPEDIENTE.

²¹⁵ Folio 003279 del EXPEDIENTE.

²¹⁶ Folio 004303 del EXPEDIENTE.

²¹⁷ Folios 000632 al 000662 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large checkmark and several initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

CONCESIONARIO tiene control de *facto* sobre cada uno de los PERMISIONARIOS que derivan de su concesión; esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que existen ochenta y nueve GRUPOS DE INTERÉS ECONÓMICOS, cada grupo se conforma por un CONCESIONARIO y los PERMISIONARIOS cuyos PERMISOS DE ZONA emanan de su respectiva concesión.

VII. Análisis de competencia: restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO derivadas de disposiciones jurídicas que constituyen barreras a la competencia y libre concurrencia

Con el objeto de identificar si existen elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO en esta sección se realizará, en un primer momento en la sección VII.1, el análisis del mercado relevante para la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia conforme a los criterios establecidos en el artículo 58 de la LFCE y sus correlativos establecidos en los artículos 5 y 11 de las DISPOSICIONES. Lo anterior con el objeto de analizar, en la sección VII.2., las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO acorde al artículo 59 de la LFCE, así como en los artículos 7 y 8 de las DISPOSICIONES. Al final, en la sección VII.3, se concluye que obran elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva, puesto que existen diversas disposiciones jurídicas que constituyen barreras a la entrada en el MERCADO RELEVANTE.

VII.1. Mercado relevante para el análisis de condiciones de competencia efectiva²¹⁸

El objeto de delimitar un mercado relevante, para determinar las condiciones de competencia acorde al artículo 94 de la LFCE, es identificar las presiones competitivas (en términos de mejores condiciones para los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA) que pueden ejercer otros modos y tipos de transporte de carga sobre los oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. Para definir el mercado relevante es necesario identificar a los distintos AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO INVESTIGADO. Lo anterior permite a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA evaluar las posibilidades de sustitución del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en cuanto a:

- i. Oferta:
 - La disponibilidad de otros servicios similares que satisfagan la demanda de los usuarios;
 - La potencial entrada al mercado de nuevos oferentes de servicios similares y;
- ii. Demanda:
 - La posibilidad de abastecerse desde otros mercados;
 - La posibilidad de acceder a sustitutos para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el tiempo requerido.

²¹⁸ En términos del artículo 58 de la LFCE y 5 y 11 de las DISPOSICIONES.

Handwritten notes and signatures:
A large blue checkmark is drawn on the right side of the page.
Below it, there are several handwritten initials and symbols, including what appears to be a stylized 'S' or 'B' at the top, and other illegible marks below.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

De conformidad con el artículo 58 de la LFCE y 5 y 11 de las DISPOSICIONES, el marco regulatorio del MERCADO INVESTIGADO y la información contenida en el EXPEDIENTE, se define que el mercado relevante, en su dimensión producto y geográfica, corresponde al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en cada uno de los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa:

- Para transportar materiales de construcción o materiales pétreos; y
- Para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados y, carga en general.

Lo anterior en virtud de las siguientes consideraciones:

- i. Desde la perspectiva de demanda (ver sección VII.1.2.), el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no tiene sustitutos en su dimensión producto dado que los consumidores o usuarios no tienen la posibilidad de acceder a sustitutos para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el tiempo requerido;
- ii. Desde la perspectiva de oferta (ver sección VII.1.3.), el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no tiene sustitutos en su dimensión producto dado que los proveedores en el mercado no pueden efectuar servicios sin contar con una concesión o un permiso, ni servicios distintos a los que fueron expresamente autorizados en la zona delimitada en su concesión o permiso.

De igual forma, conforme a las disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES; los registros de la DIRECCIÓN, y algunas características técnicas, las UNIDADES dedicadas al transporte de materiales de construcción o materiales pétreos no pueden prestar el servicio para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general y, viceversa;

- iii. Los AGENTES ECONÓMICOS prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA sólo pueden operar (recoger carga) en la zona autorizada para tal efecto (en la concesión o PERMISO DE ZONA de que sean titulares). Por ello, no es posible abastecer la demanda de dicho servicio desde otros mercados y;
- iv. Existen barreras normativas que impiden que los consumidores se abastezcan del servicio desde otros mercados (por ejemplo, el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA).

Handwritten initials: "ws B"

Handwritten signature or mark

A continuación se presenta el análisis de cada una de las fracciones del artículo 58 de la LFCE y sus correlativos establecidos en el artículo 5 de las DISPOSICIONES, de donde deriva la definición del mercado relevante antes mencionada.

VII.1.1. Sustitución

En primer lugar, se presentan los elementos de sustitución en términos de la fracción I del artículo 58 de la LFCE, que establece que para la determinación del mercado relevante se deberán de considerar:

Handwritten notes and signatures: "G", "f", "f", "G", "f", "f"



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:

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

Al respecto, a continuación se analizará, tanto desde la perspectiva de demanda como de la oferta, el conjunto servicios que pueden servir como un medio para la restricción competitiva de los oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el MERCADO INVESTIGADO.

VII.1.2. Sustitución desde la perspectiva de la demanda

VII.1.2.1.1. Posibilidades de integración vertical o autoprovisión del transporte de carga

Desde el punto de vista de la demanda, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA podría ser sustituido por los usuarios mediante la integración vertical entre sus actividades principales y las actividades de transporte de carga. Es decir, los usuarios podrían observar sustitutos a través de un procedimiento de autoprovisión. En específico, la LTTES establece que los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA (agricultores y constructores, o cualquier otro demandante del servicio) cuentan con tres opciones para la integración vertical, las cuales consisten en:

A. Obtención de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA

La prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA es un servicio originariamente a cargo del estado, por lo que está sujeta necesariamente al otorgamiento previo de una concesión y/o un PERMISO DE ZONA, según se dispone en la LTTES y, como se analizará a detalle en la sección VII.2.2.1.

Desde la perspectiva de la sustituibilidad de la demanda, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que algunos AGENTES ECONÓMICOS dedicados tanto a la construcción como a la agricultura, han adquirido concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA, a fin de autoproveerse el servicio de transporte de carga para el desarrollo de su actividad económica.

Sin embargo, y como se describirá a detalle más adelante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que existen restricciones para que los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la construcción o a la actividad agrícola se autoprovean de forma oportuna del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA como las siguientes:

- Las solicitudes para el otorgamiento o modificación de las concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA, se deberán presentar por escrito ante la DIRECCIÓN, dándoseles la debida publicidad a fin de dar oportunidad de

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

intervenir a todo tercero al que pudiera lesionarse en sus derechos con el otorgamiento de la concesión o permiso solicitado.²¹⁹

- De acuerdo con la LTTES, se otorga solo una concesión por persona física o moral²²⁰ y hasta tres PERMISOS DE ZONA para concesiones otorgadas a personas físicas.²²¹ Por lo que en caso de obtener la concesión, la capacidad de la persona física estaría restringida a tres PERMISOS DE ZONA.
- Sobre obtener un PERMISO DE ZONA emanado de una concesión de una persona moral, los artículos 251 y 252 del RGLTTES establecen la forma en que los trabajadores se incorporarán como socios de la misma y la manera en que ellos obtendrán los PERMISOS DE ZONA.
- El artículo 194 de la LTTES establece que en el otorgamiento de las concesiones se dará preferencia a quien garantice la prestación del servicio en condiciones de calidad. Las uniones, alianzas, sindicatos, sociedades cooperativas y mercantiles de trabajadores del volante legalmente constituidas, ya concesionadas o por concesionar son las organizaciones que garantizan dicha calidad, de acuerdo al segundo párrafo del mismo precepto.
- Para el caso de PERMISOS DE ZONA, el artículo 196 señala que *“en la autorización de los permisos gozarán de preferencia los trabajadores del volante que tengan mayor antigüedad laborando ininterrumpidamente en el transporte público estatal.”*

Aunado a lo que se menciona en la sección VII.2.2.7.2., no existe certeza sobre los tiempos en la emisión de sus resoluciones por parte de la DIRECCIÓN.

Con base en lo anterior, y desde el punto de vista de la demanda, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la integración vertical de un usuario con la autoprovisión del servicio mediante la obtención de una concesión y/o PERMISO POR ZONA no es sustituto del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, dado que no se tiene certeza del tiempo requerido para obtener la concesión y/o PERMISO POR ZONA y en caso de obtener algún tipo de concesión y/o PERMISO POR ZONA, estos no son sustitutos del servicio que los usuarios requieren porque su cobertura se encuentra restringida.

En este sentido, algunos constructores han adquirido concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA, a fin de autoproveerse el servicio de transporte de carga para sus construcciones. Sin embargo, ello no ha representado una solución ya que los vehículos pertenecientes a dichos constructores se envían a otras construcciones y/o lugares, toda vez que se debe respetar el turno asignado.²²²

²¹⁹ Artículo 231 de la LTTES.

²²⁰ Artículo 192 de la LTTES.

²²¹ Artículo 193 de la LTTES.

²²² Folio 003281 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top right and several smaller initials below it.



B. Autorización para el TRANSPORTE PARTICULAR

La LTTES también regula el TRANSPORTE PARTICULAR, mismo que en términos de lo dispuesto por el artículo 224 de dicho ordenamiento es:

“(…) **aquél que traslade, sin retribución, carga que pertenezca al propietario del vehículo, o transporte personas que tengan con aquél una relación de dependencia directa o inmediata de naturaleza económica, educativa o cultural, o bien relacionada con la prestación directa de un servicio en el que el transporte sea un mero accesorio, considerándose entre otros el traslado de:**

- I. Educandos por la propia institución educativa;
- II. Trabajadores por su patrón;
- III. Lo relacionado con los servicios que presten las empresas fúnebres;
- IV. Vehículos por unidades dotadas con grúa;
- V. Productos o artículos propios y conexos a las actividades comercial, industrial, agropecuaria, forestal, pesquera, minera y de la construcción;
- VI. Líquidos o gaseosos, en vehículos especiales denominados pipas o tanques; y
- VII. Personas o cosas, en casos similares a los anteriores, a juicio de la Dependencia competente.”
[Énfasis añadido]

Los requisitos y condiciones para obtener y utilizar un permiso para el TRANSPORTE PARTICULAR de carga se establecen en el artículo 214 del RGLTTES y se otorgarán con base en lo siguiente:

“(…)”

- II. Cada permiso amparará un solo vehículo y constarán en el mismo sus características y placas de identificación;
- III. El solicitante deberá cumplir con lo dispuesto en el Artículo 215 de este Reglamento; por lo que se refiere al caso de que el transporte de carga sea ocasional de los particulares sólo deberá cumplir con la fracción I de dicho Artículo;
- IV. Se extenderá por tiempo determinado, a juicio de la autoridad y podrán refrendarse periódicamente;
- V. Deberán cubrir previamente a su expedición el pago de derechos señalados en la Ley correspondiente; y
- VI. No se otorgará a negociaciones mercantiles dedicadas a la entrega a domicilio de alimentos, productos o bienes de cualquier naturaleza, cuando manejen tiempos de entrega rápida que pongan en peligro la salud y seguridad del conductor de transporte de carga de que se trate, asimismo que puedan causar daños a terceros.”

Handwritten notes and signatures in blue ink, including a large signature and the letters 'GA' and 'X'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la DIRECCIÓN otorgó cuatrocientos noventa y ocho autorizaciones para carga particular de dos mil a dos mil catorce, y observa que en los últimos tres años se ha incrementado el número de éstas autorizaciones,²²³ según lo siguiente:

Tabla 14. Número de autorizaciones otorgadas para el TRANSPORTE PARTICULAR, dos mil cuatro a dos mil catorce²²⁴

| 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5 | 9 | 10 | 9 | 6 | 26 | 40 | 56 | 98 | 116 | 123 |

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el TRANSPORTE PARTICULAR no es un sustituto factible del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, ya que: i) las autorizaciones otorgadas para tal efecto son mínimas respecto del número total de PERMISOS DE ZONA existentes en el estado;²²⁵ y ii) existen diversas disposiciones normativas que restringen la integración vertical de los AGENTES ECONÓMICOS usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, interesados en la autoprovisión del mismo. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA abundará en la sección VII.2.2.3.

C. Obtención de PERMISOS DE ZONA eventuales

Los PERMISOS DE ZONA eventuales pueden otorgarse por la DIRECCIÓN, en forma excepcional, durante un período restringido y se otorgan únicamente en los supuestos previstos en el artículo 219 del RGLTTES. Con respecto al mercado relevante, destacan los supuestos siguientes:

“Artículo 219. Los permisos de ruta o zona a que se refieren los Artículos 226 y 227 de la Ley, se expedirán en los casos y mediante el procedimiento siguiente:

(...)

III. Para vehículos de carga durante la época de cosecha conocida como de "temporal" o "zafra" o en todo tiempo, para maniobras de entrada o salida de productos o materiales diversos que generen demanda que supere la capacidad de movilización concesionada. Estos permisos se otorgarán previo estudio que establezca la necesidad del servicio eventual, señalándose el término de vigencia del permiso.

(...)

IV. Para vehículos de pasaje o carga, cuando se trate de experimentar un servicio nuevo a lugares donde el gobierno del Estado no haya construido caminos, o no haya otorgado concesiones para el tipo de que se trate. Estos permisos podrán ser extendidos hasta por el término de 90 (noventa) días, debiendo la persona permitida informar a la dependencia que lo autorizó sobre el volumen de pasaje o carga transportados, así como sus observaciones sobre la mejor manera de prestar el servicio, pudiendo otorgar la concesión definitiva a quien satisfaga con mayor

²²³ Folio 003158 del EXPEDIENTE.

²²⁴ Folio 003158 del EXPEDIENTE.

²²⁵ Folio 003158 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

amplitud los requisitos del servicio, aun cuando ésta no sea la persona que gozó del permiso eventual otorgado (...)" [Énfasis añadido]

Para el otorgamiento de un PERMISO DE ZONA eventual, el artículo 220 del RGLTTES establece que:

"Los permisos eventuales a que se refiere el Artículo anterior se otorgarán preferentemente, en igualdad de condiciones, a los concesionarios establecidos; en su defecto a los de rutas o zonas más próximas según el tipo de servicio de que se trate; en defecto de éstos, a otros concesionarios y en último lugar a particulares no concesionados." [Énfasis añadido]

Es decir, el orden de preferencia en que serán otorgados los PERMISOS DE ZONA eventuales consiste, en primer lugar, *"en igualdad de condiciones"*,²²⁶ a los CONCESIONARIOS establecidos; posteriormente y en segundo lugar, a los CONCESIONARIOS de zonas más próximas según el tipo de servicio de que se trate; en tercer lugar, a otros CONCESIONARIOS y; en último lugar, a particulares no concesionados. Por lo tanto, la *"igualdad de condiciones"* aludida en el artículo 220 del RGLTTES no se refiere a la igualdad para recibir un permiso entre particulares no CONCESIONARIOS que deseen integrarse verticalmente y los CONCESIONARIOS establecidos.

Respecto a este punto, de acuerdo con información proporcionada por la DIRECCIÓN en actuaciones que obran el EXPEDIENTE, se han otorgado dos mil doscientos treinta y nueve PERMISOS DE ZONA eventuales, sin embargo estos se han expedido:

"[para] las rutas foráneas para vehículos de pasajeros, en los casos de ferias, excursiones, paseos y demás relativos o festividades, cuando el servicio establecido en forma permanente sea insuficiente para satisfacer la demanda generada con este motivo, previa determinación de estas circunstancias por la dependencia correspondiente la que fijará el término por el que deba extenderse la autorización eventual."²²⁷ [Énfasis añadido]

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los PERMISOS DE ZONA eventuales no son sustitutos para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, toda vez que se refieren a PERMISOS DE RUTA, mismos que son empleados para el transporte de pasajeros, en términos del artículo 187 de la LTTES, actividad que, además, no forma parte del MERCADO INVESTIGADO.

Por lo expresado anteriormente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que no existe la posibilidad de la integración vertical al grado de constituir un sustituto viable para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA dado que las diferentes opciones que el usuario tiene para hacerlo, a través de obtención de concesiones y/o PERMISOS DE ZONA, autorización para TRANSPORTE PARTICULAR y obtención de PERMISOS DE ZONA eventuales, no generan las condiciones para que éste pueda autoabastecerse del servicio. Lo anterior en virtud del tiempo requerido para el otorgamiento de una concesión, un PERMISO DE ZONA o una autorización para el transporte particular, y de las barreras existentes para hacer uso de vehículos propios bajo

²²⁶ Artículo 220 del RGLTTES.

²²⁷ Folio 002854 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

condiciones diferentes a las que se sujetan los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

VII.1.2.1.2. Sustitución por otros medios de transporte

El estado de Sinaloa cuenta con tres aeropuertos internacionales, una red ferroviaria de ochocientos kilómetros y dos puertos de altura, Mazatlán y Topolobampo.²²⁸ En este sentido, el transporte de carga a través de estos medios (aéreo, marítimo y ferroviario) no representan un sustituto del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, ya que poseen características físicas específicas, además que los puntos en donde se encuentran ubicados físicamente estos medios de transporte no corresponden con los puntos de origen y/o destino final de los productos y mercancía sujetos de interés para ser movilizados por los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, según lo siguiente:

Respecto de los medios de transporte aéreos, el estado de Sinaloa cuenta con tres aeropuertos:

- i. El aeropuerto de Los Mochis o Aeropuerto Federal del Valle del Fuerte.²²⁹ ubicado a dieciocho kilómetros de la ciudad de Los Mochis, por la carretera Los Mochis–Topolobampo.
- ii. El aeropuerto de Mazatlán: ubicado en la carretera Internacional al Sur S/N, Aeropuerto Rafael Buelna, 82269, Mazatlán.
- iii. El aeropuerto de Culiacán: ubicado en la carretera a Navolato kilómetro 4.5, Bachigualato, 80130, Culiacán de Rosales.

Respecto de los puertos del estado de Sinaloa, éstos tienen como área de influencia:

- Puerto de Topolobampo: la zona de influencia del puerto está formada por Sinaloa, Chihuahua, Baja California Sur, el sur de Sonora y parte del estado de Durango, además de los estados fronterizos del sur de los Estados Unidos de América, como son: Arizona, Nuevo México y Texas.²³⁰
- Puerto de Mazatlán: el área de influencia la conforman los estados que conforman el denominado Corredor Económico del Norte (Sinaloa, Nayarit, Durango, Zacatecas, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas) y la península de Baja California.²³¹

Respecto al transporte por ferrocarril, el estado de Sinaloa cuenta con dos operadores ferroviarios que cruzan hacia los Estados Unidos de América²³² con dos vías principales: Guadalajara–Nogales y la vía de Topolobampo–San Blas–Divisadero–Chihuahua que corresponde al “Tren Chepe”.²³³

²²⁸ Folios 007300 y 007301 del EXPEDIENTE.

²²⁹ Folios 006063 y 006064 del EXPEDIENTE.

²³⁰ Folios 001115 y 001116 del EXPEDIENTE.

²³¹ Folios 006033 y 006034 del EXPEDIENTE.

²³² Folios 006705 y 006706 del EXPEDIENTE.

²³³ Folios 006705 y 006706 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials, including a large signature at the top right and several smaller initials (e.g., 'as', 'G', 'f', 'E') below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Al respecto, en el caso de los productos agrícolas esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el principal uso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA es para realizar el acarreo de las cosechas a sus centros de acopio al final de cada ciclo agrícola, por lo que dada la ubicación de los centros de acopio y de las cosechas, los medios de transporte aéreo, marítimo y ferroviario no resultan relevantes para transportar dicha mercancía.

Por otro lado, tratándose de materiales para la construcción, el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se utiliza principalmente para acarrear los materiales pétreos después de ser extraídos de un banco de materiales y en la preparación de terrenos para la construcción. Por lo anterior y, dada la ubicación de los materiales pétreos y de los terrenos para la construcción, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no puede ser sustituido por otros medios de transporte.

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los medios de transporte aéreo, marítimo y ferroviario no son sustitutos del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, toda vez que si bien son importantes medios de movilización de mercancías y/o productos, los puntos donde se ubican no constituyen el origen o destino último de las mercancías. En este sentido, cada uno de los medios de transporte señalados anteriormente cuenta con la infraestructura necesaria para movilizar mercancía a través del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

VII.1.3. Sustitución desde la perspectiva de la oferta

VII.1.3.1. Sustitución entre servicios de transporte de carga

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que entre los diferentes servicios públicos de transporte de carga no existe sustitución, dado que: i) un CONCESIONARIO no puede ofrecer un servicio de carga diferente al que fue establecido en su concesión o PERMISO DE ZONA; ii) CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS no pueden ofertar su servicio cuando la mayor parte del segmento recorrido es realizado en carreteras y vías no federales, de jurisdicción estatal y local; y iii) la entrada de nuevos CONCESIONARIOS se encuentra limitada por las barreras descritas en la sección VII.2.2.

Desde el punto de vista de la oferta y, como se señaló en la sección IV.2.1., el marco normativo aplicable al MERCADO INVESTIGADO prevé los regímenes de concesiones, permisos y autorizaciones para las distintas modalidades de los servicios públicos de transporte. En particular, el servicio de carga se divide en:

- i. Servicio de carga en general: es aquél destinado al traslado de mercancías, materiales de construcción, animales y objetos;²³⁴

²³⁴ Artículo 208 de la LTTES.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top right and several smaller initials below it.



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- ii. Servicio de carga exprés: es el que se realiza en vehículos cerrados, para el traslado de bultos y paquetes pequeños, dentro de los centros poblados.²³⁵
- iii. Servicio de carga especial: es aquel que a juicio de la DIRECCIÓN requiera equipo especial del vehículo y especialización del conductor para su traslado, en virtud de las precauciones que se deben tomar atendiendo a la naturaleza misma de la carga.²³⁶

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que una de las causas de revocación de las concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, y/o PERMISOS DE ZONA es que se preste un servicio distinto al expresado en la concesión o permiso de que se trate. Lo anterior toda vez que la LTTES establece que:

"Artículo 265. Las concesiones y permisos de ruta o zona se revocarán, a juicio del Ejecutivo del Estado y por las siguientes causas:

I. Porque se preste un servicio distinto al expresado en la concesión o permiso;

(...)

III. Por prestar el servicio fuera de la ruta o zona que exprese la concesión o permiso;

(...)" [Énfasis añadido]

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que entre los diferentes servicios públicos de transporte de carga no existe sustitución, dado que no es posible prestar un servicio diferente a los fines establecidos en la concesión otorgada para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA determinados. Es decir, las UNIDADES destinadas a ofrecer servicios de transporte de carga de materiales pétreos, permissionadas para dicho fin, no pueden destinarse a ofrecer otro tipo de servicio de carga; por ejemplo, el transporte de productos agrícolas o animales, debido a que carecen de las características físicas idóneas para realizarlo y de los permisos y/o autorizaciones necesarios para prestarlo.

Por otro lado, el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA tampoco representa un sustituto por el lado de oferta. El artículo 181 de la LTTES señala que el GOBERNADOR:

"(...) [P]odrá autorizar a los permisionarios o concesionarios del servicio público de transporte federal, mediante permisos de paso, para que en la ejecución de ese servicio usen caminos de jurisdicción estatal cuando ello fuese necesario para la prestación del mismo."²³⁷

En el mismo sentido, el artículo 203 del RLTTES establece como requisitos normativos para otorgar los permisos de paso los siguientes:

- "I. Que el tránsito por un camino de jurisdicción estatal sea necesario;

²³⁵ Artículo 209 de la LTTES.

²³⁶ Artículo 210 de la LTTES.

²³⁷ Artículo 181 de la LTTES.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, initials 'ws' below it, and a vertical list of initials 'G', 'L', and 'f' at the bottom right.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- II. Que la longitud de tramo de carretera que se pretende utilizar, no exceda del 40% del total de extensión que tendrá la ruta, incluyendo el tramo local;
- III. Que los prestadores del servicio federal se abstengan de explotar servicios en el tramo local y sólo podrán dejar o admitir pasaje o carga en dicho tramo en el caso de que provenga de, o tenga como punto de destino, lugares situados a lo largo de los caminos de jurisdicción federal, comprendidos en el permiso o concesión expedidos por el Gobierno Federal; y
- IV. Que se escuche a los permisionarios o concesionarios locales que pudieran resultar afectados y se resuelva, en su caso, con el fin de evitar cualesquier acto de competencia ruinosa.”

Al respecto, con base en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que SEMILLAS SAN RAFAEL señaló:

“(…) Tengo permisos de ruta federal en transporte y el estatal todavía no me lo han dado a pesar de que en el pasado lo solicité. En particular he solicitado el permiso de transporte estatal de paso, el cual es temporal, debido a que los aliancistas no nos dejaban pasar el producto por Mazatlán al estar coludido con la autoridad los cuales nos bloqueaban [sic] para atender.”²³⁸

Asimismo, SEMILLAS SAN RAFAEL señaló que ha tenido dificultades respecto a lo siguiente:

“(…) placas estatales [porque] no pueden transitar por la ruta México 15,²³⁹ hay una ley que contempla que ningún camionero con permisos local puede operar más de 30 km por ruta federal, sin embargo no lo respetan (…)”²⁴⁰

Por otra parte, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, el secretario general del Sindicato Estatal del Autotransporte CTM declaró que:

“(…) El problema es cuando el transporte federal se meten al Estado, llegan a una comunidad a descargar y deciden cargar ahí. En Mazatlán desplazaron los transportistas federales a los transportistas locales para flete o carga en pequeño. Se metieron a hacer el servicio completo (…)”²⁴¹

Respecto a la manifestación anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que conforme a lo dispuesto por la LTTES, la única actividad que los oferentes del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA pueden realizar dentro de los límites del estado de Sinaloa, es el paso por sus carreteras en la medida que sea necesaria para la entrega de mercancías en dicho territorio, según lo dispuesto en el artículo 181 de dicho ordenamiento. Por lo anterior, dicha actividad no implica sustituibilidad entre el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA y el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Adicionalmente, SEMILLAS SAN RAFAEL indicó que:

²³⁸ Folio 000798 del EXPEDIENTE.

²³⁹ Misma que es de jurisdicción federal.

²⁴⁰ Folio 000800 del EXPEDIENTE.

²⁴¹ Folio 000764 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the letters 'CTM']



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

"(...) uno no puede transportar su propio producto si no tiene permiso de paso (...)".²⁴²

"(...) Las alianzas me dejan operar a los fletes que van fuera del estado porque ellos manejan todos los acarreo internos (...)".²⁴³ [Énfasis añadido]

Con base en las anteriores consideraciones, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA no puede considerarse como un sustituto del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, ya que por ministerio de ley, dicho servicio no puede operar de forma regular dentro de los límites del estado de Sinaloa.

Adicionalmente, de acuerdo con información proporcionada por la DIRECCIÓN y, que obra en el EXPEDIENTE, en el periodo comprendido de dos mil a dos mil catorce no se ha expedido ningún permiso de paso.²⁴⁴

Por otra parte, el resto de las entidades federativas no pueden otorgar concesiones o permisos para operar fuera de su jurisdicción, por lo cual tampoco se considera a los prestadores de servicios de transporte de carga de otras entidades como sustitutos en el MERCADO INVESTIGADO.

VII.1.3.2. Sustitución entre UNIDADES

Como se mencionó en la sección V.2.1.3., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las UNIDADES de tipo volteo se utilizan en la industria de la construcción, especialmente en el transporte de materiales para la construcción de tipo pétreos. Al respecto, con base en información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que el 47.82% de las UNIDADES que prestan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA son destinadas a la industria de la construcción.²⁴⁵ Para el transporte de insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, se utilizan principalmente las UNIDADES de tipo redilas,²⁴⁶ correspondientes al 50.45%²⁴⁷ de los PERMISOS DE ZONA que existen en todo el estado de Sinaloa.²⁴⁸

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, conforme a información proporcionada por la DIRECCIÓN, en los PERMISOS DE ZONA otorgados se establece que el tipo de mercancías autorizadas para ser transportadas dependerá de la UNIDAD utilizada. En este sentido, para materiales pétreos o de construcción, la DIRECCIÓN "*les autoriza emplacar*"²⁴⁹ unidades de tipo

²⁴² Folio 000798 del EXPEDIENTE.

²⁴³ Folio 000799 del EXPEDIENTE.

²⁴⁴ Folio 002853 del EXPEDIENTE.

²⁴⁵ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

²⁴⁶ Folios 006091 y 006092 del EXPEDIENTE.

²⁴⁷ La suma de los porcentajes no es igual a uno, toda vez que se consideraron únicamente las UNIDADES tipo volteo y tipo redilas. En el análisis de Condiciones de competencia efectiva se consideran todas las UNIDADES (estacas, plataforma, rabón, redilas, tracto camión, tractor, volteo).

²⁴⁸ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

²⁴⁹ Entendido como la acción de asignar una matrícula a la UNIDAD, como placa identificativa del mismo. Asimismo, el artículo 33 de la LTTES ordena el registro de todas las UNIDADES y la comprobación de dicho registro precisamente mediante el emplacamiento.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including the letters 'G', 'L', and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

volteo, cuando se trata de carga agrícola y sus derivados se autoriza emplacar unidades tipo redilas”²⁵⁰

En suma, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existe sustitución entre las diferentes UNIDADES autorizadas para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, es decir, los CONCESIONARIOS o PERMISIONARIOS con las UNIDADES dedicadas al transporte de materiales pétreos o de construcción no pueden desviar su capacidad instalada para prestar el servicio para transportar materiales de carga agrícola y sus derivados, y viceversa.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no tiene sustitutos, ya sea desde el punto de vista de la demanda o de la oferta. Lo anterior, toda vez que en el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA:

- i. Los usuarios no pueden integrarse verticalmente para efecto de autoabastecerse del servicio de transporte;
- ii. Los usuarios tienen necesidades de transporte de mercancías en función del origen y destino de éstas, lo que genera que otros modos de transporte en el estado de Sinaloa, como son el marítimo, aéreo y ferroviario, no sean sustitutos adecuados al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA;
- iii. Los prestadores de servicios de transporte concesionados o permisionados por otras jurisdicciones estatales o por la Federación, no representan un sustituto al requerir previamente de un permiso para operar en otra zona y;
- iv. Los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no pueden desviar sus UNIDADES de tipo volteo, dedicadas a transportar materiales de construcción o materiales pétreos, para movilizar la carga propia a UNIDADES de tipo redilas, como por ejemplo productos agrícolas y sus derivados. La anterior se debe a las características físicas y técnicas del tipo de UNIDAD permisionada y a la necesidad de un permiso específico por tipo de carga.

VII.1.4. Costos de distribución

Según lo dispuesto en la LFCE, para la delimitación del mercado relevante se requiere del análisis de las características del mercado, es decir, si la ubicación de los oferentes afecta o actúa como una presión competitiva a la posición en el mercado del o los AGENTES ECONÓMICOS que se tengan bajo consideración. Asimismo, en ocasiones resulta importante para los consumidores donde se ubiquen el o los oferentes del producto o servicio en cuestión.

En este sentido, para determinar el ámbito geográfico del mercado relevante se debe considerar lo establecido por las fracciones II, III y V, del artículo 58 de la LFCE. En este caso, la fracción II, del referido artículo 58, dispone como segundo criterio para la determinación del mercado relevante lo siguiente:

²⁵⁰ Folio 005193 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

"Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:

(...)

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

Dado que el presente análisis versa sobre el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, no resulta de aplicación analizar costos de distribución del servicio, de sus complementos y de sus sustitutos desde otras regiones en el país y del extranjero. Esto con base en que el análisis es sobre un servicio y no de un bien físico, para el que sí existen costos de distribución y del cual los consumidores pueden abastecerse desde otros mercados en otras regiones o países, tomando en cuenta el costo mismo, restricciones arancelarias y no arancelarias. En este sentido, la demanda del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE CARGA con origen en un municipio no puede ser atendida desde otro mercado.

Con base en las anteriores consideraciones, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la provisión del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE CARGA es un servicio que depende del otorgamiento de una concesión y PERMISO DE ZONA y que no es posible abastecer la demanda de los consumidores desde otros mercados. Por lo tanto, la dimensión geográfica del mercado relevante es local, y corresponde a cada uno de los municipios de estado de Sinaloa.

VII.1.5. Restricciones normativas

Como ha quedado señalado en la sección IV.2, existen diversas normas que regulan la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. En ese sentido, de un análisis integral de dichas disposiciones jurídicas, así como de la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las mismas limitan el acceso de los usuarios del servicio a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los prestadores del servicio a clientes alternativos.

Lo anterior, toda vez que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA debe considerar el criterio contenido en la fracción IV, del artículo 58 de la LFCE, para la determinación del mercado relevante del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, conforme a lo siguiente:

"Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:

(...)

IV. Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos; (...)"

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el artículo 185 de la LTTES establece que aquellos AGENTES ECONÓMICOS que pretendan prestar el SERVICIO PÚBLICO DE

Handwritten notes and signatures on the right margin, including the letters 'ad', 'G', and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

TRANSPORTE DE CARGA en el estado de Sinaloa requerirán de concesión, siendo ésta "(...) *la autorización que otorga el Ejecutivo del Estado, (...), para prestar al público el servicio de transporte de personas o cosas en los centros poblados y caminos del Estado de Sinaloa.*"

Por otro lado, respecto del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA, el artículo 181 de la LTTES señala que el GOBERNADOR:

"[P]odrá autorizar a los **permisionarios o concesionarios del servicio público de transporte federal, mediante permisos de paso**, para que en la ejecución de ese servicio usen caminos de jurisdicción estatal cuando ello fuese necesario para la prestación del mismo."²⁵¹ [Énfasis añadido]

Así, los usuarios que requieran transportar mercancías dentro de los límites del estado de Sinaloa únicamente pueden contratar el servicio de los CONCESIONARIOS. Adicionalmente, para que un AGENTE ECONÓMICO pueda prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, deberá obtener un PERMISO DE ZONA, de conformidad con los artículos 186, 187 y 188 de la LTTES previamente expuestos.

De lo anterior, se desprende que los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA únicamente pueden abastecerse del servicio con los CONCESIONARIOS del cual emanen los PERMISOS DE ZONA autorizados para operar en el punto de origen de la carga.

VII.1.6. Otros criterios establecidos en las DISPOSICIONES

Finalmente, la fracción V del artículo 58 de la LFCE establece que se deberán considerar como criterios para la determinación del mercado relevante los siguientes:

"Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios: (...)

V. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión."

En este sentido, las DISPOSICIONES establecen en su artículo 5 que:

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

En la presente sección VII.1, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA mostró que:

- i. Existe imposibilidad de sustitución del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA tanto por el lado de la demanda como por el lado de la oferta, en su dimensión producto;
- ii. El mercado relevante corresponde a la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en cada uno de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa para materiales

²⁵¹ Artículo 181 de la LTTES.

Handwritten notes and signatures:
A large handwritten signature is present on the right side of the page, along with other smaller markings and initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

pétreos o de construcción y para materiales de carga agrícola, sus derivados y carga en general;

- iii. No es posible abastecer la demanda de los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la construcción, a la actividad agrícola, o de algún otro consumidor del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA desde otros municipios por lo que la dimensión geográfica del mercado es local y corresponde a cada uno de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa; y
- iv. Existen restricciones normativas de carácter estatal que limitan el acceso libre de cualquier oferente diferente a los CONCESIONARIOS ya participantes en el mercado.

Por lo anterior, con la información que obra en el EXPEDIENTE, no existen elementos de convicción adicionales a los analizados anteriormente dados por circunstancias particulares del caso que permitan a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificar bienes y servicios sustitutos, o delimitar el área geográfica en la que se ofrecen o demandan los bienes y servicios del mercado relevante.

VII.1.7. Conclusión del mercado relevante

Con base en el análisis realizado en esta sección, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que existen treinta y seis mercados relevantes en el MERCADO INVESTIGADO, en el que cada mercado relevante en su dimensión producto y geográfica, corresponde al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en cada uno de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa:

- i. Para transportar materiales de construcción o materiales pétreos; y
- ii. Para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general;

Lo anterior en consideración de los siguientes elementos:

- i. El SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no tiene sustitutos en su dimensión producto, tanto del lado de la demanda ni por el lado de la oferta;

El SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no tiene sustitutos del lado de la demanda, puesto los consumidores no tienen la posibilidad sustituir el servicio, ya sea por mecanismos de autoprovisión o de acudir a otros modos de transporte;

Por el lado de la oferta, los prestadores de dicho servicio sólo pueden operar (recoger carga) en la zona autorizada para tal efecto, por ello no es posible abastecer la demanda de dicho servicio desde otros mercados.

Las UNIDADES dedicadas al transporte de materiales de construcción o pétreos no pueden prestar el servicio para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general indistintamente.

Existen barreras a la competencia y libre concurrencia de tipo normativas que impide que los AGENTES ECONÓMICOS se abastezcan del servicio, a no ser que éste sea por prestado por un CONCESIONARIO de cuya concesión emane el PERMISO DE ZONA indicado.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, a signature below it, and several initials and marks at the bottom right.



VII.2. Falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE

Los elementos a considerar para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE se establecen en el artículo 59 de la LFCE, en correlación con los artículos 7 y 8 de las DISPOSICIONES. Del análisis de dichos elementos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE, que en su dimensión producto y geográfica corresponde al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en cada uno de los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa:

- i. Para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, y
- ii. Para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general.

Lo anterior, toda vez que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que existen disposiciones normativas en la LTTES y el RGLTTES que pueden constituir barreras a la competencia, según el análisis que se expone a continuación:

VII.2.1. Fracción I del artículo 59 de la LFCE: participación de mercado, capacidad para fijar precio o restringir abasto

En su fracción I, el artículo 59 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 efectiva (...), deberán observarse 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;"

Al respecto, a continuación se presenta el análisis correspondiente a las participaciones de mercado y a la capacidad para fijar precios o restringir el abasto con que cuentan los GRUPOS DE INTERÉS ECONÓMICO que conforman los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA que participan en el MERCADO RELEVANTE, según la conformación de los mismos expuesta en la sección VI.3.

VII.2.1.1. Participaciones de mercado

La fracción I del artículo 59 de la LFCE establece que para determinar la participación de mercado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente.

En este sentido, para definir la participación de mercado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró el tipo de UNIDAD asociada a cada PERMISO DE ZONA y la capacidad de transporte de cada una de éstas.

Handwritten marks and signatures on the right side of the page, including a large signature and the letters 'G' and 'Y'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Lo anterior, toda vez que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, derivado de sus actuaciones y de información que obra en el EXPEDIENTE, no encontró otros indicadores de ventas o número de clientes. Así, tanto el número de permisos como la capacidad en toneladas de las UNIDADES asociadas a cada PERMISO DE ZONA con la que cuenta cada CONCESIONARIO, se consideraron como variables que pueden aproximar la capacidad productiva de cada CONCESIONARIO.

Las UNIDADES consideradas para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, y las UNIDADES consideradas para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, computan un total de tres mil setecientos noventa y dos y tres mil quinientos sesenta y tres UNIDADES, respectivamente.²⁵²

Se considerarán dos métricas para determinar dichas participaciones de mercado atendiendo a lo siguiente:

- i. Número de PERMISOS DE ZONA autorizados por municipio,²⁵³ y
- ii. Capacidad instalada, medida a través del número de UNIDADES registradas para proveer el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

VII.2.1.1.1. Número de PERMISOS DE ZONA autorizados por municipio, para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica a treinta y siete CONCESIONARIOS de los cuales emanan tres mil setecientos noventa y un PERMISIONARIOS autorizados para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general. Sobre dicho número de CONCESIONARIOS, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que treinta y cuatro son personas morales y tres son personas físicas, los cuales a su vez se distribuyen entre los dieciocho municipios del estado de Sinaloa de la siguiente forma:

[Espacio intencionalmente en blanco]

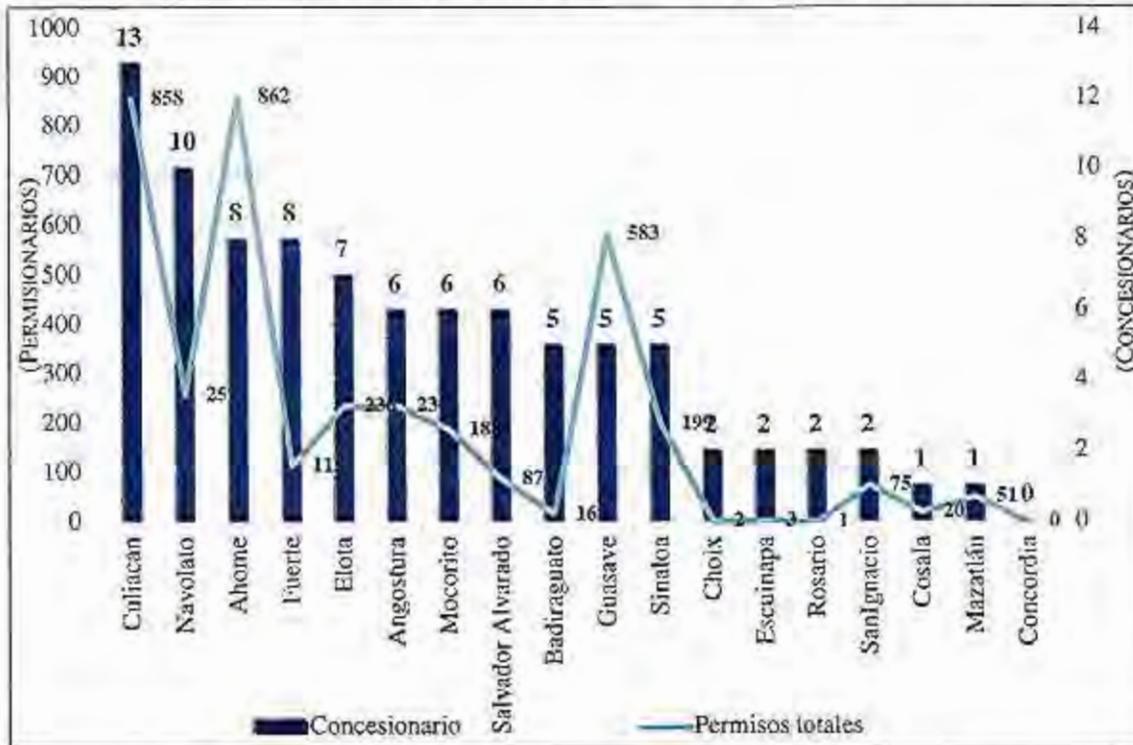
²⁵² Para realizar el cálculo asociado a las participaciones de mercado, se omitieron del análisis observaciones consideradas como atípicas, es decir, las UNIDADES tipo "caja" (seis observaciones), "grúa" (dos observaciones), y "ómnibus" (una observación). Adicionalmente, a las UNIDADES tipo "Tracto camión" (diez observaciones) y "tractor" (cuarenta y seis observaciones) se les consideró como útiles tanto para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, como materiales pétreos o de construcción, toda vez que son UNIDADES de arrastre, por lo cual se puede hacer uso de las mismas por los oferentes en ambos mercados. De igual forma, para el caso de UNIDADES tipo "plataforma" se consideró que por su naturaleza funcional éstas se pueden considerar como útiles para prestar servicio en ambos mercados.

²⁵³ Tomando en consideración que cada PERMISO DE ZONA corresponde a una UNIDAD.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large circle, a vertical line with a crossbar, and several initials and marks.

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Gráfica 6. Distribución del número de PERMISIONARIOS y CONCESIONARIOS que prestan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas por municipio²⁵⁴



Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que existen casos en los cuales un mismo CONCESIONARIO puede tener concesionado más de un municipio; no obstante, los PERMISOS DE ZONA que emanan de una concesión, en su mayoría, tienen asignado sólo un municipio.²⁵⁵ Destaca también que en once de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa, existe un CONCESIONARIO que tiene más del 50% de los PERMISOS DE ZONA con UNIDADES autorizadas para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general; mientras que en cuatro municipios, un CONCESIONARIO tiene entre el 40% y el 50%, como se muestra en la siguiente tabla:

²⁵⁴ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

²⁵⁵ Ya sea para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, o para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general se realizó la siguiente consideración. En los casos en los que un permiso tiene autorizado una zona más amplia fueron asignados a todos los municipios asignados, no obstante para evitar duplicidades en la contabilización de los mismos fueron ponderados por el número de población (para el caso de materiales de construcción o materiales pétreos) y las toneladas de la cosecha agrícola del año dos mil doce (para el caso insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general).



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Tabla 15. CONCESIONARIOS con mayor número de PERMISOS DE ZONA para transportar insumos y productos agrícolas por municipio²⁵⁶

| Municipios | CONCESIONARIO | PERMISOS DE ZONA ²⁵⁷ | Porcentaje |
|-------------|--|---------------------------------|------------|
| Choix | Alianza de transportistas de carga y materiales de construcción "Tarahumara" | 2 | 100% |
| Cosalá | Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada" | 20 | 100% |
| Mazatlán | Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa | 51 | 100% |
| Elota | Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada" | 201 | 85% |
| San Ignacio | Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada" | 53 | 70% |
| Sinaloa | Unión de auto transportistas ejidales del municipio de Sinaloa de productos del campo no elaborados | 140 | 70% |
| Guasave | Alianza de camioneros de transporte de carga y materiales de construcción del municipio de Guasave. | 408 | 70% |
| Rosario | Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa | 1 | 70% |
| El Fuerte | Alianza de camioneros de transporte, carga, materiales de construcción y objetos diversos del "Rio Zuaque" | 80 | 70% |
| Escuinapa | Alianza de camioneros de carga y materiales para construcción de Escuinapa S.C. | 2 | 67% |
| Badiraguato | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 10 | 61% |
| Angostura | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 106 | 45% |
| Mocorito | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 84 | 45% |

²⁵⁶ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

²⁵⁷ Para calcular las participaciones en el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general de los PERMISOS DE ZONA que tienen asignadas dos o más zonas se utilizó como ponderador las toneladas de la cosecha en el año dos mil doce, lo anterior a fin de evitar duplicidad en el número de PERMISOS DE ZONA o UNIDADES asignadas a cada municipio. De esta forma, el municipio con mayor producción obtendrá un ponderador mayor. Por lo anterior, se tienen casos como en el municipio de Choix en el cual, de acuerdo a los ponderadores utilizados, el municipio tiene dos PERMISOS DE ZONA asignados.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top and several smaller initials below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | |
|-------------------|---|-----|-----|
| Ahome | Alianza De Camioneros Del Valle Del Fuerte | 458 | 45% |
| Salvador Alvarado | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 39 | 45% |
| Navolato | ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN | 90 | 35% |
| Culiacán | ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN | 171 | 20% |

Respecto a la capacidad para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, se observa que en los municipios de Culiacán, Ahome, Guasave y Navolato, los CONCESIONARIOS muestran una mayor capacidad disponible, lo cual se calculó con base en la capacidad en toneladas que se reportó para cada UNIDAD.²⁵⁸

De acuerdo con la información contenida en la siguiente tabla, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa diferencias significativas entre la producción agrícola y la capacidad de transporte disponible en cada uno de los municipios del estado de Sinaloa. Así, considerando como un indicador de oferta a la capacidad de transporte total de las UNIDADES en el municipio, y como un indicador de demanda a la producción agrícola en toneladas por cada uno de los municipios,²⁵⁹ se pudo observar que el cociente entre ambos indicadores señala que municipios como Rosario, Escuinapa y Choix enfrentan una demanda amplia. Contrariamente, para los municipios de Angostura, Mocorito, San Ignacio y Salvador Alvarado se pudo observar que el cociente entre el indicador de demanda y de oferta es significativamente inferior.

Al respecto, el cociente entre volumen de producción agrícola y capacidad de transporte permite analizar si la oferta disponible en cada uno de los municipios es suficiente, en términos de la demanda existente. Así, los cocientes más grandes pueden señalar la probable existencia de exceso de demanda en dicho municipio y que probablemente los PERMISIONARIOS podrían realizar más viajes. Por el contrario, los casos en que se observan cocientes menores sugieren que en el mercado la demanda puede no ser suficiente para el total de oferta existente, y que existe una disponibilidad menor de viajes por PERMISIONARIO.

[Espacio intencionalmente en blanco]

²⁵⁸ Ver tabla 17.

²⁵⁹ Se consideró como métrica de la demanda a la producción agrícola toda vez que es la principal actividad productiva del estado.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Tabla 16. Capacidad de transporte y producción anual agrícola por municipio²⁶⁰

| Municipio | Producción anual agrícola (toneladas), 2012 (A) ^{261, 262} | Capacidad total de transporte (toneladas) (B) ²⁶³ | Razón de producción anual agrícola a capacidad de transporte (A/B) |
|-------------------|---|--|--|
| Culiacán | 2,610,865 | 12,601 | 207 |
| Ahome | 2,015,572 | 11,738 | 172 |
| Guasave | 1,275,952 | 9,472 | 135 |
| Navolato | 1,366,161 | 3,952 | 346 |
| Elota | 323,518 | 3,649 | 89 |
| Angostura | 275,233 | 3,640 | 76 |
| Sinaloa | 431,493 | 3,275 | 132 |
| Mocorito | 219,610 | 2,905 | 76 |
| El Fuerte | 263,451 | 1,719 | 153 |
| Salvador Alvarado | 101,552 | 1,343 | 76 |
| Mazatlán | 292,780 | 1,113 | 263 |
| San Ignacio | 84,388 | 1,110 | 76 |
| Cosalá | 32,393 | 313 | 104 |
| Badiraguato | 27,306 | 267 | 102 |
| Escuinapa | 364,952 | 39 | 9,408 |
| Choix | 45,014 | 38 | 1,176 |
| Rosario | 280,000 | 25 | 11,107 |
| Concordia | 96,101 | | |

Al igual que bajo la métrica del número de UNIDADES permisionadas en cada uno de los municipios para medir participación de mercado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que en doce de los

²⁶⁰ No pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que para realizar los estudios técnico socioeconómico con el objeto de otorgar nuevas concesiones y o PERMISOS DE ZONA considerados en el artículo 232 de la LTTES, la DIRECCIÓN considera la producción agrícola de los municipios.

²⁶¹ Folio 006705 del EXPEDIENTE.

²⁶² La producción agrícola se calculó como la suma de las toneladas producidas durante el año dos mil doce de los siguientes productos: agave, aguacate, ajonjolí, alfalfa verde, algodón hueso, arroz palay, cacahuete, calabacita, caña de azúcar, caña de azúcar semilla, cártamo, cebolla, chile verde, ejote, elote, frijol, garbanzo grano, girasol, hortalizas, limón, maíz grano, mango, naranja, papa, papaya, pastos, pepino, sandía, sorgo grano, soya, tomate rojo (jitomate), tomate verde, trigo grano, uva, zempoalxóchitl y varios.

²⁶³ Folio 002956 del EXPEDIENTE. La información corresponde a datos a septiembre de dos mil catorce.

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'G', 'F', and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

dieciocho municipios, un CONCESIONARIO tiene más del 50% de la capacidad para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, mientras que en tres municipios un CONCESIONARIO tiene entre el 40% y el 50%, como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 17. CONCESIONARIO con mayor capacidad instalada para transportar insumos y productos agrícolas por municipio²⁶⁴

| Municipio ²⁶⁵ | CONCESIONARIO | Capacidad ²⁶⁶ (toneladas) | Porcentaje |
|--------------------------|--|---|------------|
| Mazatlán | Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa | 1,113 | 100% |
| Cosalá | Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada" | 313 | 100% |
| Choix | Alianza de transportistas de carga y materiales de construcción "Tarahumara" | 38 | 100% |
| Elota | Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada" | 3,123 | 86% |
| Escuinapa | Alianza de camioneros de carga y materiales para construcción de Escuinapa s.c. | 32 | 82% |
| Rosario | Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa | 20 | 79% |
| San Ignacio | Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada" | 816 | 73% |
| El Fuerte | Alianza de camioneros de transporte, carga, materiales de construcción y objetos diversos del "Río Zuaque" | 1,194 | 69% |
| Sinaloa | Unión de autotransportistas ejidales del municipio de Sinaloa de productos del campo no elaborados | 2,223 | 68% |
| Guasave | Alianza de camioneros de transporte de carga y materiales de construcción del municipio de Guasave. | 6,362 | 67% |
| Badiraguato | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 156 | 59% |

²⁶⁴ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

²⁶⁵ El municipio de Concordia no cuenta con UNIDADES registradas para la actividad de agricultura.

²⁶⁶ Como se mencionó anteriormente, para calcular las participaciones en el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales de carga agrícola y sus derivados, se consideraron las toneladas de la producción agrícola de año dos mil doce para ponderar la capacidad de las UNIDADES autorizados en dos o más zonas, lo anterior a fin de evitar duplicidad respecto a la capacidad de las UNIDADES asignadas a cada municipio.

Handwritten signatures and initials in the bottom right corner of the page.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | |
|-------------------|---|-------|--------|
| Ahome | Alianza de camioneros del valle del fuerte | 5,940 | 51% |
| Mocorito | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 1,279 | 44% |
| Salvador Alvarado | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 591 | 44% |
| Angostura | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 1,603 | 44% |
| Navolato | ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN | 1,524 | 39% |
| Culiacán | ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN | 2,903 | 23% |
| Promedio Sinaloa | Alianza de camioneros de transporte de carga y materiales de construcción del municipio de Guasave. | | 11.12% |

De los elementos antes mencionados, en relación al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en cada uno de los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa lo siguiente:

- El CONCESIONARIO "Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado" tiene más del 40% de los PERMISOS DE ZONA y de la capacidad instalada para operar en Badiraguato, Angostura, Mocorito y Salvador Alvarado.
- El CONCESIONARIO "Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada"" tiene más del 50% de los PERMISOS DE ZONA y de la capacidad instalada para operar en Cosalá, Elota y San Ignacio.
- El CONCESIONARIO "Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa" tiene más del 50% de los PERMISOS DE ZONA y de la capacidad instalada para operar en Mazatlán y el Rosario.
- La ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN es quien tiene más PERMISOS DE ZONA asignados y capacidad instalada para operar en los municipios de Navolato y Culiacán.
- Destaca que el municipio de Concordia no tiene UNIDADES autorizadas para transportar productos agrícolas y sus derivados.
- Los cuatro CONCESIONARIOS antes referidos tienen la mayor participación en once municipios, los cuales aportan el 56% de la producción agrícola estatal.

Handwritten signatures and initials, including a large signature and several smaller initials (e.g., 'M', 'G', 'f', 'd').



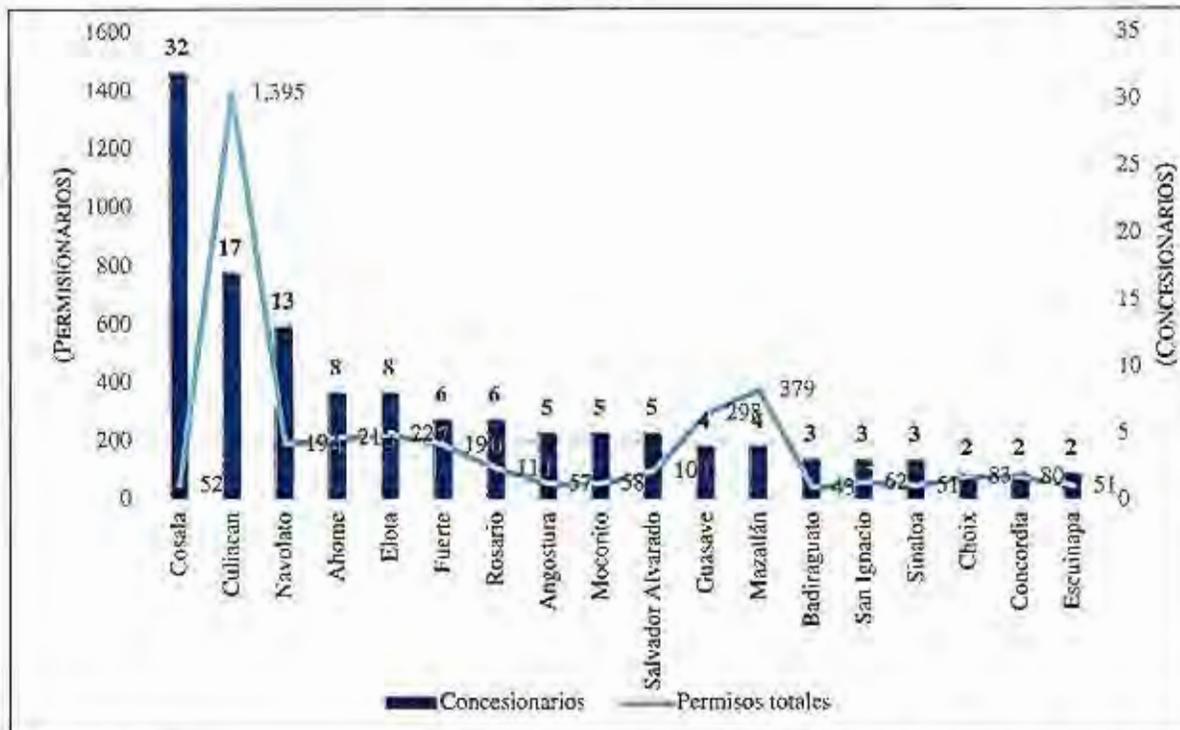
*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- Destaca que para la mayoría de los municipios, la participación del CONCESIONARIO más grande, tanto por número de PERMISOS DE ZONA como por capacidad instalada, resultó ser superior al 50%. Es decir, en la mayoría de los mercados relevantes la concentración del mercado es significativa de hasta el 100% en un solo CONCESIONARIO.

VII.2.1.1.2. Número de PERMISOS DE ZONA autorizados respecto de materiales de construcción o pétreos

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica a setenta y nueve CONCESIONARIOS de cuyas concesiones emanan PERMISIONARIOS con UNIDADES para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA autorizados para transportar materiales de construcción o materiales pétreos. De dicho número de CONCESIONARIOS, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que treinta y ocho son personas morales y cuarenta y uno son personas físicas, mismos que entre los dieciocho municipios del estado de Sinaloa, se distribuyen de la siguiente forma:

Gráfica 7. Distribución del número de PERMISIONARIOS y CONCESIONARIOS que prestan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos por municipio²⁶⁷



De los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que en once de ellos, un solo CONCESIONARIO tiene más del 50% de los

²⁶⁷ Folio 002956 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

PERMISOS DE ZONA con UNIDADES para transportar materiales de construcción o pétreos, cuatro entre 40% y 50%, y el resto con indicadores menores al 40% como se muestra a continuación:

Tabla 18. CONCESIONARIOS con mayor número de PERMISOS DE ZONA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos por municipio²⁶⁸

| Municipio | CONCESIONARIO con mayor participación en cada municipio | PERMISOS DE ZONA ²⁶⁹ | Porcentaje |
|-------------------|--|---------------------------------|------------|
| Choix | Alianza de transportistas de carga y materiales de construcción "Tarahumara" | 75 | 91% |
| Elota | AICA | 186 | 82% |
| Escuinapa | Alianza de transportes de material para la construcción, S. C. del municipio de Escuinapa | 40 | 80% |
| El Fuerte | Alianza de camioneros de transporte, carga, materiales de construcción y objetos diversos del "Río Zuaque" | 147 | 77% |
| Mazatlán | Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa | 287 | 76% |
| Badiraguato | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 28 | 65% |
| Angostura | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 36 | 63% |
| Salvador Alvarado | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 64 | 63% |
| Mocorito | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 37 | 63% |
| Concordia | Alianza de transportistas de carga general, de materiales de construcción y minerales del municipio de Concordia. | 49 | 61% |
| San Ignacio | Alianza de autotransportes de carga en general del municipio de San Ignacio "Salvador Zazueta Félix", A.C. | 33 | 53% |

²⁶⁸ Folios 002954 y 002956 del EXPEDIENTE.

²⁶⁹ Para calcular las participaciones del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales pétreos o de construcción, se consideró a la población del año dos mil diez de cada uno de los municipios para ponderar los PERMISOS DE ZONA o UNIDADES autorizados en dos o más zonas, lo anterior a fin de evitar duplicidad en el número de PERMISOS DE ZONA o UNIDADES asignadas a cada municipio.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and several initials.

007477



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | |
|----------|--|-----|-----|
| Rosario | Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa | 55 | 50% |
| Ahome | ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA | 95 | 44% |
| Cosalá | Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada" | 21 | 40% |
| Sinaloa | ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA | 20 | 40% |
| Navolato | AICA | 50 | 26% |
| Culiacán | AICA | 317 | 23% |
| Guasave | ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA | 65 | 22% |

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que los municipios con mayor capacidad de transporte para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales de construcción o pétreos son Culiacán, Mazatlán, Guasave, Ahome y El Fuerte, como se muestra en la gráfica siguiente:

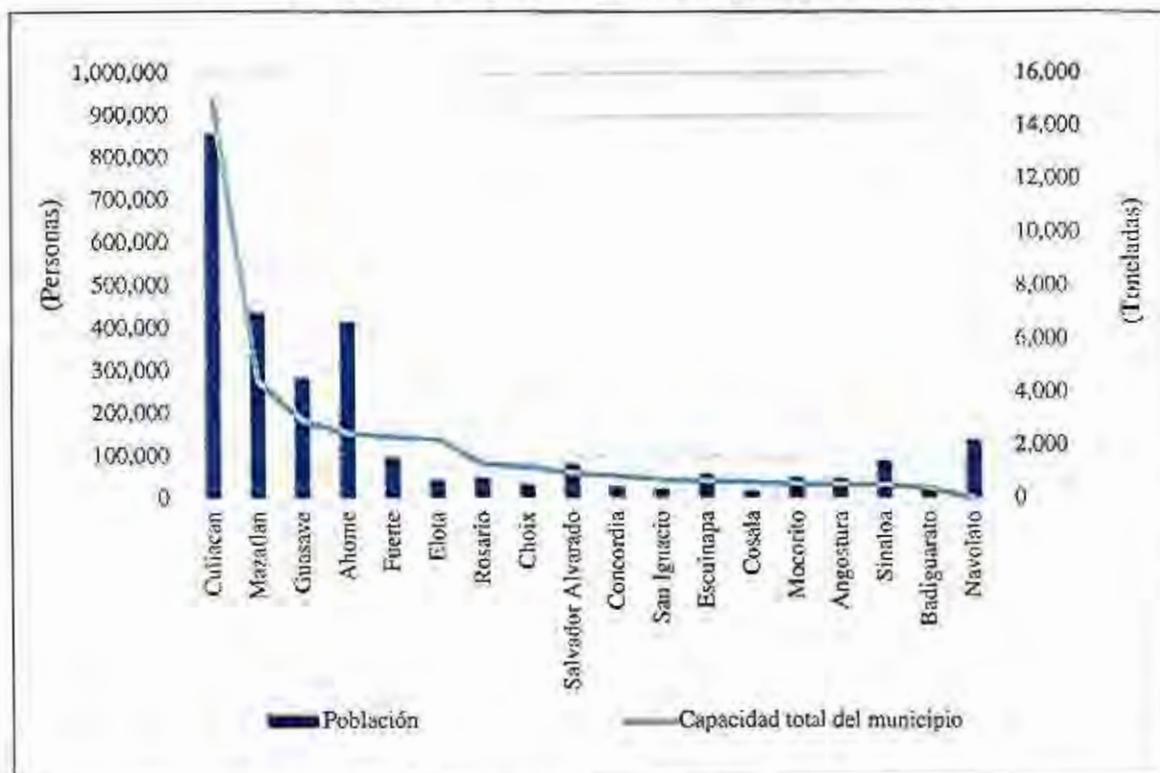
[Espacio intencionalmente en blanco]

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Gráfica 8. Población y capacidad total de transporte por municipio²⁷⁰



La gráfica anterior también ilustra que existe una correlación positiva entre la capacidad de transporte del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales de construcción o pétreos y la población por municipio. Así, municipios con más población, pueden significar un mercado con mayor demanda para el sector de la construcción y, en consecuencia, del servicio de transporte que proveen los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales de construcción o pétreos.

De los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa, destaca que: i) en once de ellos, un solo CONCESIONARIO tiene más del 50% de la capacidad para prestar servicio a materiales de construcción o pétreos; en específico, su participación oscila entre 53% y 93% y; ii) en tres municipios más, un solo concesionario tiene entre el 40% y 50% como se muestra en la tabla siguiente:

²⁷⁰ Folios 002956, 007302 y 007303 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials, including a large signature at the top and several sets of initials (e.g., 'AB', 'GA', 'FP') below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Tabla 19. CONCESIONARIOS con mayor capacidad instalada para transportar materiales de construcción o materiales pétreos por municipio²⁷¹

| Municipio | CONCESIONARIO | Capacidad ²⁷² (toneladas) | Porcentaje |
|-------------------|--|---|------------|
| Choix | Alianza de transportistas de carga y materiales de construcción "Tarahumara" | 1,131 | 93% |
| Elota | AICA | 1,885 | 83% |
| El Fuerte | Alianza de camioneros de transporte, carga, materiales de construcción y objetos diversos del "Río Zuaque" | 1,890 | 81% |
| Escuinapa | Alianza de transportes de material para la construcción, S. C. Del municipio de Escuinapa | 542 | 80% |
| Mazatlán | Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa | 3,298 | 74% |
| Badiraguato | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 259 | 62% |
| Angostura | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 336 | 60% |
| Salvador Alvarado | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 591 | 60% |
| Mocorito | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 342 | 60% |
| Concordia | Alianza de transportistas de carga general, de materiales de construcción y minerales del municipio de Concordia. | 495 | 55% |
| San Ignacio | Alianza de autotransportes de carga en general del municipio de San Ignacio "Salvador Zazueta Félix", A.C. | 399 | 53% |
| Rosario | Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa | 639 | 48% |

²⁷¹ Folios 002956, 007302 y 007303 del EXPEDIENTE.

²⁷² Para calcular las participaciones en el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales de carga agrícola y sus derivados, se consideraron las toneladas de la producción agrícola del año dos mil doce para ponderar la capacidad de las UNIDADES autorizados en dos o más zonas, lo anterior a fin de evitar duplicidad respecto a la capacidad de las UNIDADES asignadas a cada municipio.

RO

G
DRO
x



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | |
|------------------|---|-------|-----|
| Sinaloa | ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA | 229 | 43% |
| Guasave | Alianza de camioneros de transporte de carga y materiales de construcción del municipio de Guasave. | 1,244 | 42% |
| Cosalá | Transportes de carga y materiales de Construcción "Gral. Rodolfo Sanchez Taboada" | 247 | 38% |
| Navolato | AICA | 506 | 26% |
| Culiacán | AICA | 3,205 | 21% |
| Ahome | Alianza de camioneros del Valle del Fuerte | 468 | 19% |
| Promedio Sinaloa | Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa. | | 10% |

De los elementos antes mencionados en relación al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en cada uno de los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa lo siguiente:

- El CONCESIONARIO "Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado" tiene más del 50% de los PERMISOS DE ZONA y capacidad instalada para operar en Badiraguato, Angostura, Mocorito y Salvador Alvarado.
- La ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA es quien tiene más PERMISOS DE ZONA para operar en los municipios de Ahome, Sinaloa y Guasave. El mismo CONCESIONARIO tiene la mayor capacidad instalada en el estado de Sinaloa.
- El CONCESIONARIO "Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa" tiene más del 40% de los PERMISOS DE ZONA y capacidad instalada para operar para prestar el servicio en Mazatlán y el Rosario.
- La AICA es quien tiene más PERMISOS DE ZONA para operar en los municipios de Elota, Navolato y Culiacán. Respecto a la capacidad instalada, dicho CONCESIONARIO tiene mayor capacidad en Elota y Culiacán.
- Los cuatro CONCESIONARIOS antes mencionados tienen el mayor número de PERMISOS DE ZONA y capacidad en nueve municipios.
- Destaca que para la mayoría de los municipios, la participación del CONCESIONARIO más grande resultó ser superior al 50%, y que en los casos de los municipios de Choix, Elota, El Fuerte y Escuinapa, dicha participación de mercado es de al menos el 80%. Es decir, que en la mayoría de los mercados relevantes la concentración del mercado es significativa de hasta el 100% en sólo un CONCESIONARIO.

Handwritten signatures and initials are present in the bottom right corner of the page, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Finalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en la mayoría de los mercados relevantes antes analizados existe una alta concentración y destaca que los siguientes CONCESIONARIOS tienen el mayor número de PERMISOS DE ZONA tanto para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, como para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general.

- El CONCESIONARIO "Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado" tiene más del 50% de los PERMISOS DE ZONA para operar en Badiraguato, Angostura, Mocorito y Salvador Alvarado, tanto para materiales de construcción o pétreos e insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general.
- El CONCESIONARIO "Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa" tiene más del 40% de los PERMISOS DE ZONA para operar en Mazatlán y el Rosario, tanto para materiales construcción o pétreos e insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general.
- El CONCESIONARIO "Alianza de camioneros de transporte, carga, materiales de construcción y objetos diversos del "Rio Zuaque"" tiene más del 50% de los PERMISOS DE ZONA y capacidad, tanto para materiales construcción o pétreos e insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general en el municipio de El Fuerte.
- El CONCESIONARIO "Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada"" tiene más el mayor número de PERMISOS DE ZONA otorgados y capacidad en el municipio de Cosalá, tanto para materiales construcción o pétreos e insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general.
- En el municipio de Choix, el CONCESIONARIO "Alianza de transportistas de carga y materiales de construcción "Tarahumara"" es quien tiene el mayor número de PERMISOS DE ZONA y capacidad, tanto para materiales de construcción o pétreos e insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, con casi el 100% de los PERMISOS DE ZONA y capacidad.

VII.2.1.2. Capacidad para fijar precios

En relación a la posible existencia de un AGENTE ECONÓMICO con la capacidad para fijar precios o restringir el abasto referida en la fracción I del artículo 59 de la LFCE, es pertinente señalar que en el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, el análisis de la capacidad de fijar precios o restringir el abasto es similar para los servicios que componen los mercados relevantes, ya sea que se trate del transporte de insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general; del transporte de materiales de construcción o materiales pétreos, o de cada uno de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa. Por lo anterior, en esta sección se aborda el presente punto de forma global, toda vez que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los elementos de análisis siguientes son aplicables para cada uno de los mercados relevantes.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top right and several smaller initials below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En primer lugar, en cuanto a la capacidad para fijar precios, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que el GOBERNADOR, previa opinión del CONSEJO TÉCNICO,²⁷³ es el encargado de aprobar las tarifas que cobran los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, tanto para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, como para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general.

Al respecto y de acuerdo a la información proporcionada por la DIRECCIÓN y que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de nueve publicaciones de acuerdos de dos mil dos a dos mil catorce por los que se modifica, actualiza o mantiene la Tarifa del Servicio Público de Transporte de Productos Agrícolas, la Tarifa del Servicio Público de Transporte de Carga General, y la Tarifa del Servicio Público de Transporte de Materiales de Construcción (Pétreos). Asimismo, se destaca que en dichas publicaciones se señala que las tarifas y reglas de aplicación de las mismas establecidas para productos agrícolas serán las que regirán para la carga general.²⁷⁴

Para cada una de las nueve publicaciones mencionadas anteriormente, el CONSEJO TÉCNICO se ha integrado de la forma que se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 20. Miembros del CONSEJO TÉCNICO en cada uno de los años de la publicación de los acuerdos de tarifas²⁷⁵

| Integrantes del CONSEJO TÉCNICO | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2009 | 2011 | 2014 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Representantes de la Secretaría de Economía | X | X | X | | | | | | |
| Delegación Federal de la Secretaría de Economía | | | | X | X | X | X | | |
| Universidad Autónoma de Sinaloa | X | X | X | X | X | X | X | | X |
| Confederación de Asociaciones Agrícolas del Estado de Sinaloa | X | X | X | X | X | X | X | X | |

²⁷³ Artículo 239 de la LTTLES.

²⁷⁴ Dichas publicaciones corresponden a los días del diez de mayo de dos mil dos, quince de agosto de dos mil tres, dieciséis de julio de dos mil cuatro, quince de agosto de dos mil cinco, once de agosto de dos mil seis, catorce de diciembre de dos mil siete, veinte de agosto de dos mil nueve, tres de agosto de dos mil once y seis de agosto de dos mil catorce. Folios 005210 al 005256 del EXPEDIENTE.

²⁷⁵ Folios 006710 al 006884 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials, including a large signature at the top right and several initials below it.

007483



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Colegio de Economistas del Estado de Sinaloa, A.C. | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Coordinación General de Turismo | X | X | X | X | X | | | | |
| Secretaría de Turismo del Estado | | | | | | X | X | X | |
| Federaciones de Autotransportistas del Estado de Sinaloa, A.C. de la CNOP | X | X | X | | | | | | |
| CNOP | | | | X | X | X | X | X | X |
| Federación de Transportistas del Estado de Sinaloa de la CTM) | X | X | X | | | | | | |
| Federación de Trabajadores de Sinaloa - CTM | | | | X | X | X | X | X | |
| Federaciones de Autotransportes del Estado de Sinaloa de la CTM | | | | | | | | | X |
| Universidad de Occidente | | | | X | X | X | X | X | |
| Liga de Comunidades Agrarias | | | | X | X | X | X | | |
| CMIC | | | | X | X | X | X | X | |
| CANADEVI | | | | X | X | X | X | | |
| Sindicatos Gremiales de la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos | | | | | | | | | X |

ro

 X



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|---|
| Colegio de Arquitectos del Estado de Sinaloa, A.C. | | | | | | | | | X |
| Representantes del Estado, ante el Secretario Ejecutivo del Consejo Estatal de Vialidad y Transportes | | | | | | | | | X |

Nota: Con una "X" se indica cuando el CONSEJO TÉCNICO estuvo integrado por representantes de la organización o institución señalada en la fila respectiva.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que para las nueve publicaciones referidas, el CONSEJO TÉCNICO ha sido integrado por representantes de la CTM y de la CNOP, organizaciones que conjuntamente representan a más del 80% de los PERMISIONARIOS totales.²⁷⁶

Por el contrario, los representantes de las cámaras empresariales como la CMIC y la CANADEVI sólo han integrado el CONSEJO TÉCNICO en cinco y cuatro de los nueve procedimientos para elaborar los acuerdos que aparecieron en las publicaciones, respectivamente. Por otro lado, los representantes de la CAADES no fueron miembros del CONSEJO TÉCNICO para la última publicación (dos mil catorce).

No pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que entre los integrantes del CONSEJO TÉCNICO antes mencionados, con derecho de voz y de voto, figuran sólo representantes de los oferentes en el mercado, es decir, las alianzas del transporte, representadas por la CTM, CNOP, CNC y CROC.²⁷⁷ Así, también se pudo observar que en el proceso de negociación de tarifas, los demandantes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no tienen una participación con derecho de voz y voto, que pueda tener como efecto la modificación de las tarifas en favor de los consumidores de dicho servicio.

Las publicaciones de acuerdos de tarifas consideran reglas de aplicación que permiten a los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS modificar el precio de dicho servicio al alza, y obligan al usuario del servicio al pago de la tarifa por usar una UNIDAD a su capacidad total, no importando

²⁷⁶ La representación de los permisionarios por parte de la CTM o la CNOP resulta de: i) el análisis de la información presentada por la DIRECCIÓN a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, que obra en el folio 002956 del EXPEDIENTE, en la cual se observó que el 80% de los permisionarios están afiliados a alguna de las organizaciones mencionadas, y ii) de que en las publicaciones de los acuerdos de tarifas se observa que las modificaciones y actualizaciones de las tarifas resultan de considerar "[q]ue los prestadores del Servicio Público de Transportes (...), a través de sus representantes organizacionales [la CTM y la CNOP] han peticionado (...), revisión y actualización de las tarifas que actualmente se cobran (...)", información que obra en los folios 005210 al 005256 del EXPEDIENTE.

²⁷⁷ Artículo 3 del RICEVT.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and several initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

si la misma en efecto se utiliza.²⁷⁸ Lo anterior limita las posibilidades de negociación entre oferentes y demandantes.

En este sentido, de acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, existen elementos que señalan que los usuarios han enfrentado el hecho de que los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS modifican la tarifa a su conveniencia,²⁷⁹ dicha modificación es discrecional y en favor de los prestadores del servicio,²⁸⁰ e incluso suele cambiar dependiendo de si se establecen negociaciones con la CTM, CNOP, CNC o CROC, quienes usualmente argumentan condiciones adversas en los caminos y vías de comunicación para justificar el diferencial de precios.²⁸¹

No obstante lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los CONCESIONARIOS, participantes en el MERCADO RELEVANTE, no tienen la capacidad por sí mismos de fijar las tarifas del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, en ninguno de los mercados relevantes, toda vez que es facultad del GOBERNADOR, previa opinión del CONSEJO TÉCNICO, la fijación y modificación de las mismas.²⁸²

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que a pesar de que los CONCESIONARIOS tienen la posibilidad de solicitar modificaciones a las tarifas, la decisión sobre modificar, actualizar o mantener la Tarifa del Servicio Público de Transporte de Productos Agrícolas, la Tarifa del Servicio Público de Transporte de Carga General, o la Tarifa del Servicio Público de Transporte de Materiales de Construcción (pétreos) recae en el GOBERNADOR (a través de la DIRECCIÓN, de la cual su titular es PERMISIONARIO, lo cual genera una situación de conflicto de interés, como se expondrá a detalle en la sección VII.2.2.4) y, previa opinión del CONSEJO TÉCNICO (mismo que dentro de sus miembros cuenta con oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, lo cual también genera una situación de conflicto de interés, como se expondrá a detalle en la sección referida).

VII.2.1.3. Capacidad para restringir el abasto (oferta)

Con base en información que obra en el EXPEDIENTE y, como se ha expuesto en la sección VII.1.3, desde el punto de vista de la oferta sólo los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS pueden prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. En caso de incumplimiento de lo anterior, la LTTES incluso establece que:

“El que sin concesión o permiso del Ejecutivo del Estado explote regularmente vías estatales de comunicación, perderá en beneficio del Gobierno del Estado las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes muebles e inmuebles dedicados a la explotación, pagando además

²⁷⁸ Folio 000553 del EXPEDIENTE.

²⁷⁹ Folio 000554 del EXPEDIENTE.

²⁸⁰ Folio 000595 del EXPEDIENTE.

²⁸¹ Folio 000799 del EXPEDIENTE.

²⁸² Artículo 239 de la LTTES, y fracciones V y IX del artículo 4 y fracciones II y IX del artículo 253 del RGLTTES,

cur

 A
 G
 A
 A
 J



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

multa que variará de uno a sesenta días del salario mínimo general a juicio de tránsito y transportes.²⁸³

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los CONCESIONARIOS pueden prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y, por lo tanto, modificar la oferta disponible en el MERCADO RELEVANTE. No obstante, como se mostró anteriormente, ninguno de ellos puede modificar directamente las tarifas aplicables. En dicho sentido, cualquier modificación a las tarifas se realiza por el GOBERNADOR, previa opinión del CONSEJO TÉCNICO, el cual es integrado mayormente por organismos gremiales a los cuales pertenecen los PERMISIONARIOS. Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que a pesar de que los CONCESIONARIOS podrían restringir la oferta, el efecto final no significaría una modificación en las tarifas cobradas.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el GOBERNADOR también podría tomar medidas relativas al MERCADO RELEVANTE cuyo efecto sea restringir la oferta en el caso en que ejerza las facultades con que cuenta para cerrar zonas para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o para abrir, cerrar y fijar el número de PERMISOS DE ZONA, según se expone en las sección VII.2.2.2.4.

Por los elementos antes mencionados, el análisis de los elementos de mérito relacionados con la fracción I del artículo 59 de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que, a pesar de que se identifican algunos mercados relevantes y/o algunos municipios con oferentes con altas participaciones de mercado, ninguno de ellos cuenta con la capacidad de fijar precios o restringir el abasto.

Esto último, toda vez que no existen precios libres de mercado, sino que el GOBERNADOR es el único facultado por ministerio de ley para fijar, modificar, actualizar o mantener la Tarifa del Servicio Público de Transporte de Productos Agrícolas, la Tarifa del Servicio Público de Transporte de Carga General, o la Tarifa del Servicio Público de Transporte de Materiales de Construcción (pétreos).

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que no existen CONCESIONARIOS que puedan 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.

VII.2.2. Fracción II del artículo 59 de la LFCE: existencia de barreras a la entrada

El artículo 59, fracción II 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 (...), deberán observarse los siguientes elementos: (...)”

Handwritten signatures and initials, including a large signature at the top right and several initials below it.

²⁸³ Artículo 275 de la LTTEs.

007487



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores (...)

Correlativamente, el artículo 7 de las DISPOSICIONES establece en sus siete fracciones la lista de los elementos que podrán considerarse como barreras a la entrada para efectos de la fracción II del artículo 59 de la LFCE.

En consecuencia, a continuación se muestra el análisis respectivo de cada una de las siete fracciones del artículo 7 de las DISPOSICIONES, con base en lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que existen elementos y restricciones que constituyen barreras para entrar o expandirse en el MERCADO RELEVANTE.

En el caso particular del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA el análisis de las barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores, es similar para cada uno de los mercados que componen el MERCADO RELEVANTE.

Por ello, el presente análisis se realiza de manera general, toda vez que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los elementos analizados son aplicables en cada uno de los mercados relevantes definidos en la sección VII.1.

VII.2.2.1. Barreras económicas de entrada

Las fracciones I, II y IV del artículo 7 de las DISPOSICIONES señalan como barreras a la entrada 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:

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 (...)

En relación a la fracción I del artículo 7 de las DISPOSICIONES, dado que el análisis versa sobre el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA tanto para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, como para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, sujeto a concesiones para prestar dicho servicio mediante autorizaciones otorgadas a través de PERMISOS DE ZONA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes no representan un obstáculo a la entrada.

cx



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Lo anterior, derivado de que el presente análisis versa sobre un servicio concesionado y/o permisionado para operar en una zona específica, en la que los usuarios no tienen alternativas de otros oferentes diferentes a los autorizados para operar y, por lo tanto, en estas zonas no se requiere del desarrollo de canales alternativos y distribución eficientes que configuren una barrera a la entrada para los otros agentes. Asimismo, la estructura del mercado observada está basada en PERMISOS DE ZONA que emanan de una concesión, lo cual hace relevante que principal costo de entrada es la obtención de la UNIDAD sin que ello implique otros costos hundidos. De esta forma, sólo resulta de interés para el análisis la barrera que se pueda constituir en el proceso de asignación o autorización de PERMISOS DE ZONA y concesiones.

Como se mencionó en la sección IV.2., para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA es necesario contar con un PERMISO DE ZONA que emane de una concesión para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. Una vez otorgada la concesión solicitada, el CONCESIONARIO cuenta con hasta treinta días para registrar ante la DIRECCIÓN las UNIDADES con los que prestarán el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, así como para obtener un permiso para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y una tarjeta de circulación. De no hacerlo así, la concesión se revocará por incumplimiento de lo anterior.²⁸⁴ Por su parte, quienes operen dichos vehículos deberán obtener y revalidar la licencia de manejo y certificado de aptitud correspondiente.²⁸⁵

Aunado a lo anterior, no pasa desapercibido que después de otorgada la concesión, el CONCESIONARIO puede solicitar se le otorguen más PERMISOS DE ZONA. Ello en razón de que para fijar el número de permisos que deban explotarse en cada una de las zonas concesionadas, se estudiará el número de vehículos que sean necesarios para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.²⁸⁶

Adicionalmente y con el objeto de recabar información estadística, los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS deberán llenar los formatos proporcionados por la DIRECCIÓN con datos sobre el transporte, volumen de carga movilizada, origen y destino de sus viajes.²⁸⁷

Por otra parte, en relación con la fracción II del artículo 7 de las DISPOSICIONES, dado que el análisis versa sobre el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, sujeto a concesiones para prestar dicho servicio mediante autorizaciones otorgadas a través de PERMISOS DE ZONA, y con base en información pública disponible y que obra en el EXPEDIENTE, así como por lo dispuesto en la LTTES²⁸⁸ y el RGLTTES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, considera 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 no son una barrera a la entrada al MERCADO RELEVANTE.

²⁸⁴ Artículo 34 y 265 de la LTTES y 259 y 260 del RGLTTES.

²⁸⁵ Artículo 266 del RGLTTES.

²⁸⁶ Artículo 199 de la LTTES.

²⁸⁷ Artículo 255 de la LTTES y 274 del RGLTTES.

²⁸⁸ Artículo 230 de la LTTES.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, followed by initials 'AM', 'GA', 'F', and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA realiza el análisis para los costos relacionados con la obtención de una concesión, y los relacionados con la obtención de una UNIDAD para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA que pudieran constituir una barrera a la entrada. En este sentido, se tiene conocimiento de que para obtener una concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISO DE ZONA los costos en trámites necesarios y a que deben hacer frente los AGENTES ECONÓMICOS interesados son los siguientes:

Tabla 21. Requisitos normativos para obtener concesiones y/o PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA por tipo de solicitante

| Personas físicas ²⁸⁹ | Personas morales ²⁹⁰ |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Ser mexicano; 2. Ser mayor de edad; 3. Ser de reconocida (sic) y observar buena conducta; 4. No ser servidor público. 5. No tener antecedentes penales por comisión de delitos intencionales. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Estar constituido legalmente de conformidad con las leyes respectivas y contar con los estatutos correspondientes. |

Tabla 22. Requisitos para obtener concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA por tipo de concesión

| Individuales ²⁹¹ | Colectivas ²⁹² |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Nombre, edad, nacionalidad y domicilio para oír y recibir notificaciones en Culiacán, Sinaloa; 2. Comprobación de la calidad de mexicano, lo cual se acredita con copia certificada de acta de nacimiento; 3. Declaración bajo protesta de que no ser titular de otra concesión de servicio público de transporte en el estado. Si lo es en otra entidad federativa o mediante concesión o permiso expedido por la autoridad federal, expresar la clase de servicio que tiene concesionado; 4. Nombres de los puntos extremos de la ruta a explotar, con la anotación de los municipios a que pertenezcan, los puntos intermedios que toquen el recorrido y en su caso, el itinerario, el área o zona que se pretenda cubrir con el servicio solicitado; | <ol style="list-style-type: none"> 1. Acta constitutiva de la persona moral formada de acuerdo con las leyes respectivas y estatutos correspondientes; 2. Domicilio para oír y recibir notificaciones en Culiacán, Sinaloa. 3. Acreditar la personalidad de los comparecientes; 4. Declaración bajo protesta de que no ser titular de otra concesión de servicio público de transporte en el estado. Si lo es en otra entidad federativa o mediante concesión o permiso expedido por la autoridad federal, expresar la clase de servicio que tiene concesionado; 5. Nombres de los puntos extremos de la ruta a explotar, con la anotación de los municipios a que pertenezcan, los puntos intermedios que toquen el recorrido y en su caso, el itinerario, el área o zona que se pretenda cubrir con el servicio solicitado; |

²⁸⁹ Artículo 221 del RGLTTES.

²⁹⁰ *Idem.*

²⁹¹ Artículo 222 del RGLTTES.

²⁹² Artículo 223 del RGLTTES.

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'AS', 'GT', and 'X'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|--|--|
| 5. Clase de servicio que se desee explotar ²⁹³ y el tipo de vehículo en que pretende dar el servicio; | 6. Clase de servicio que se desee explotar ²⁹⁴ y el tipo de vehículo en que pretende dar el servicio; |
| 6. Plano de la ruta o zona de que se trate; | 7. Plano de la ruta o zona de que se trate; |
| 7. Elementos financieros, económicos, técnicos y administrativos de que se dispone para prestar el servicio en las condiciones que garanticen la calidad requerida, acompañando los documentos que lo acrediten. | 8. Elementos financieros, económicos, técnicos y administrativos de que se dispone para prestar el servicio en las condiciones que garanticen la calidad requerida, acompañando los documentos que lo acrediten. |

Tabla 23. Trámite de solicitud, ampliación o modificación de concesión y/o PERMISO DE ZONA

| Nombre del programa, servicio o trámite ²⁹⁵ | |
|--|--|
| Solicitud de concesión y/o permiso, ampliación, modificación de zona del servicio público de transporte. | |
| Clave: | |
| Antecedentes / Justificación | |
| Certidumbre jurídica al usuario al solicitar una concesión con permisos de transporte público, solicitar ampliación de ruta o zona, modificación de horarios, reubicación de sitio. | |
| Descripción | Usuario |
| <ul style="list-style-type: none"> - Acuerdo de publicaciones; - Acuerdo de recepción; - Acuerdo de oposiciones y su notificación; - Acuerdo de admisión de pruebas y alegatos; - Orden de pago por concepto de elaboración de estudio socioeconómico; - Acuerdo recepción de recibo de pago; - Escrito turna expediente para elaboración de estudio socioeconómico; - Acuerdo recepción de estudio y - Resolución administrativa correspondiente. | Personas físicas y morales. |
| Comprobante a obtener | Vigencia |
| Resolución Administrativa | No aplica |
| Tiempo de respuesta | Costo (moneda nacional) |
| 100 días | Publicación en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa (1,800.00 pesos M.N.) Publicación en periódico de mayor circulación (7,500.00 pesos M.N.) |

²⁹³ Se refiere al transporte de personas (servicio de primera de lujo, servicio de primera o servicio de segunda) o al transporte de carga (servicio de carga en general, servicio de carga exprés o servicio de carga especial).

²⁹⁴ *Idem.*

²⁹⁵ Folio 006891 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top right and several smaller initials below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|--|---|
| | Concepto de estudio socioeconómico (2,455.00 pesos M.N.) |
| Horarios de atención | |
| Lunes a viernes de 08:00 (ocho) a 15:00 (quince) horas. | |
| Requisitos | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Solicitud dirigida al Ejecutivo del Estado. - Formato de elementos financieros, económicos y administrativos. - Acta de nacimiento. - Carta de no antecedentes penales. - Carta de buena conducta. - Plano de la zona de explotación y/o croquis. - Acta de asamblea en caso de personas morales. - Estatutos de la persona moral en caso de ser de nueva creación. | |
| Sustento legal | Área donde se proporciona el servicio |
| <p>Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa, artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 179, 230, 231 y 232.</p> <p>Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa, artículos 227, 228, 229, 230 y 231.</p> | Unidad de Servicios Estatales en el Departamento Jurídico |

Al respecto, el artículo 34 de la LTTES señala que:

“Artículo 34. Los vehículos automotores o remolcados por vehículo automotor, deberán registrarse ante las autoridades estatales, previa satisfacción de los siguientes requisitos:

- I. **Formular la solicitud correspondiente** proporcionando los datos y comprobantes que le sean señalados por la autoridad de tránsito;
- II. **Presentar los documentos que acrediten la legal tenencia del vehículo** con ánimo de propietario, así como la satisfacción de los requisitos exigidos por las autoridades hacendarias para su estancia legal y definitiva en el país;
- III. **Aprobar la revisión del sistema electromecánico del vehículo**, con el objeto de hacer constar por las autoridades de tránsito que se encuentran satisfechos los requisitos de circulación;
- IV. **Comprobar que se ha hecho el pago de los impuestos y derechos federales y estatales** que sean procedentes; y
- V. **Comprobar que cuenta con seguro automotriz vigente** expedido por compañía autorizada para ello que garantice al menos daños a terceros.

Los vehículos asignados al servicio público de autotransporte deben satisfacer además el pago de los derechos relativos al otorgamiento o revalidación de la concesión o permiso, así como acreditar que se cumple con todas las obligaciones derivadas de dicha concesión o permiso.”
[Énfasis añadido]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que todos los posibles entrantes, así como los participantes existentes en el mercado del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA enfrentan o enfrentaron los mismos requisitos y costos para obtener concesiones o para modificar concesiones o permisos. Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no considera que la necesidad de contar con estas autorizaciones, signifiquen una barrera a la entrada al MERCADO RELEVANTE en términos de la fracción II del artículo 7 de las DISPOSICIONES.

Por su parte, y con base en información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los costos de inversión inicial actuales son los siguientes:

Tabla 24. Costos de la solicitud, ampliación o modificación de concesión y/o PERMISO DE ZONA

| Concepto | Monto (pesos) |
|---|-------------------|
| Publicación en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa | 1,800.00 |
| Publicación en periódico de mayor circulación | 7,500.00 |
| Concepto de estudio socioeconómico | 2,455.00 |
| Seguro ²⁹⁶ | 6,000.00 |
| Revisión mecánica ²⁹⁷ | 200.00 |
| Costo del vehículo ²⁹⁸ (con datos del CICSAC que obran en el EXPEDIENTE) | 250,000.00 |
| Total: | 267,955.00 |

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que todos los posibles entrantes, así como los participantes existentes en el mercado del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA enfrentan o enfrentaron los mismos costos monetarios y no monetarios antes mencionados. Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no considera que el monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida sea una barrera a la entrada al MERCADO RELEVANTE en términos de la fracción II del artículo 7 de las DISPOSICIONES.

Por su parte, y respecto de la fracción IV del artículo 7 de las DISPOSICIONES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la inversión en publicidad o nombre comercial no representa una barrera a la entrada para competir en el mercado del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA ya sea para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general y como para transportar materiales de construcción o materiales pétreos.

²⁹⁶ Folio 004304 del EXPEDIENTE.

²⁹⁷ Folio 004304 del EXPEDIENTE.

²⁹⁸ Folios 004505 al 004508 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials, including a large signature at the top right and several smaller ones below it, some with checkmarks.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado o posición frente a otras marcas, que le permita competir con marcas o nombres establecidos, no representa una barrera a la entrada en el MERCADO RELEVANTE, toda vez que para competir en el mercado del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, dadas las restricciones para operar sólo en una zona permitida, de acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE no resulta un medio de diferenciación frente a los usuarios el posicionamiento de la marca o reputación del nombre del prestador de servicios.

Por los elementos antes mencionados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que en términos de lo dispuesto en las fracciones I, II y IV del artículo 7 de las DISPOSICIONES, no existen barreras a la entrada al MERCADO RELEVANTE de tipo económicas, que se configuren como: i) costos de desarrollo de canales de distribución eficientes; ii) el monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida; o iii) 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.

VII.2.2.2. Barreras normativas

En relación a las barreras normativas, la fracción III del artículo 7 de las DISPOSICIONES establece que:

“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; (...). [Énfasis añadido]

En este respecto, considerando lo establecido en la fracción III del artículo de las DISPOSICIONES en conjunción con la fracción II del artículo 59 de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario analizar las barreras normativas que afectan al el MERCADO RELEVANTE. Al respecto, la AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que diversas disposiciones normativas contenidas tanto en la LTTES como en el RGLTTES generan barreras de tipo normativo en el MERCADO RELEVANTE; éstas pueden agruparse en tres grandes grupos según el efecto anticompetitivo que generan:

En primer lugar, se expondrán las barreras normativas de entrada asociadas al régimen de concesión y el otorgamiento de PERMISOS DE ZONA (ver secciones VII.2.2.2.1. y VII.2.2.2.2.), mismos que limitan el servicio a una zona específica así como el número de concesiones y PERMISOS DE ZONA otorgados (ver sección VII.2.2.2.4.) lo que resta eficiencia a los transportistas y genera incertidumbre puesto que para el procedimiento de otorgamiento de concesiones y PERMISOS DE ZONA no se especifican plazos por parte de la DIRECCIÓN para resolver una solicitud.

En segundo lugar, se expone el trato preferente que confiere la LTTES a las alianzas CONCESIONARIAS existentes en el otorgamiento de nuevas concesiones para prestar el SERVICIO

Handwritten notes and signatures on the right margin, including the word 'ot' and several illegible signatures.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA, así como otros derechos de preferencia por antigüedad, en detrimento de la entrada de nuevos competidores en cada uno de los mercados relevantes (ver sección VII.2.2.2.3.).

En tercer lugar, se analizan las diversas facultades del GOBERNADOR, tanto para abrir o cerrar zonas, fijar el número de PERMISOS DE ZONA autorizados para operar por considerar que la demanda en una zona específica está suficientemente atendida, o para la fijación de las tarifas para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA (ver secciones VII.2.2.2.4 y VII.2.2.2.7.).

Finalmente, se aborda también la obligación de los CONCESIONARIOS de asociar a los PERMISIONARIOS, cuyos PERMISOS DE ZONA emanen de ellos (sección VII.2.2.2.5.) lo cual podría inhibir la entrada de nuevos competidores que deseen tener una estructura corporativa distinta; el procedimiento de conciliación que dispone la LTTES entre CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS por prácticas de "competencia ruínosa"²⁹⁹ (sección VII.2.2.2.6.) y; el derecho legal de oposición ante solicitudes para la obtención o modificación de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA (sección VII.2.2.2.8).

VII.2.2.2.1. Régimen de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA

Como se ha expuesto ya, para que una persona física o moral pueda prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, deberá obtener un PERMISO DE ZONA, de conformidad con los artículos 186 y 188 de la LTTES. De conformidad con lo establecido en el artículo 46 de la LTTES, se consideran como vehículos de servicio público de carga: "(...) aquellos que operan mediante el cobro de tarifas autorizadas y son operados en virtud de una concesión, permiso o autorización."

El RGLTTES contempla en sus artículos 238, 239, 240 y 241³⁰⁰ que para el otorgamiento de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, deberá realizarse una convocatoria publicada en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa y deberá estar sustentado por estudios socioeconómicos y técnicos para justificar la necesidad de otorgar la concesión para que se preste dicho servicio. Como se menciona en la sección VII.2.2.2.6., dicha publicidad tiene como

²⁹⁹ En términos del artículo 243 de la LTTES y 275 del RGLTTES.

³⁰⁰ "Artículo 238. En el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte, que no se haya solicitado, se deberá convocar a todo interesado, a través de las inserciones que se consideran necesarias, en el periódico oficial "El Estado de Sinaloa", especificando el tipo de servicio, el número y características de los vehículos con que se debe explotar, así como la ruta o zona donde se deberá prestar el servicio, especificando los puntos del recorrido, en su caso.

Artículo 239. Para los efectos señalados en el Artículo anterior, la Dirección General, por conducto de la dependencia correspondiente, realizará los estudios socioeconómicos y técnicos que justifiquen el establecimiento del servicio.

Artículo 240. Justificada la necesidad del establecimiento del servicio por medio de los estudios socioeconómicos y técnicos realizados, se ordenará la expedición de la convocatoria.

Artículo 241. Satisfechos los requisitos señalados en la convocatoria, se dictará la resolución correspondiente, previo cumplimiento de lo previsto por el párrafo segundo del Artículo 232 de la Ley."

Handwritten signatures and initials, including a large signature at the top, and the letters 'GA' and 'A' below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

finalidad dar oportunidad de que todo tercero al que pudieran "lesionarse sus derechos" con el otorgamiento de la concesión o PERMISO DE ZONA solicitado,³⁰¹ se manifieste y ejerza su derecho de oposición formalmente y por escrito ante la DIRECCIÓN.

Además del cumplimiento de los requisitos normativos descritos, el artículo 232 de la LTTES dispone que "[n]o podrá otorgarse concesión, permiso de ruta o zona, sin la previa realización de los estudios socioeconómicos y técnicos que fundamenten la resolución correspondiente", debiendo contar también con la opinión favorable del CONSEJO TÉCNICO.

En complemento a lo anterior, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE y de acuerdo a la DIRECCIÓN, el procedimiento para la obtención de concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA es el siguiente, mismo que se ilustra en el cuadro 4:

1. Elaboración de la solicitud, así como su recepción y de los documentos necesarios, y la revisión correspondiente (pasos uno, dos y tres).³⁰²

En caso de cumplir con los requisitos, se admite la solicitud y se acuerda la publicación de ésta (pasos seis, siete y ocho). Esto permite a los interesados presentar escritos de oposición (el procedimiento de oposición, se describirá a detalle en la sección VII.2.2.2.8.), y en caso de no haberlos, el procedimiento continúa (pasos nueve, diez y once). En caso de recibir escritos de oposición se reciben las pruebas y alegatos correspondientes.

2. En ambos casos (se reciban o no escritos de oposición) se realiza el pago para realizar los estudios socioeconómicos con la resolución correspondiente. (pasos doce, trece, catorce, quince y dieciséis).

Los estudios técnicos se realizan:

- a. En caso de que la solicitud sea favorable y sea para efecto de obtener una concesión nueva; para efecto de atender solicitudes de modificación, actualización o para mantener tarifas, y para efecto de emitir una opinión técnica (pasos dieciocho, diecinueve, veinte y veintiuno)
 - b. En caso de que sea negativa o no sea para nueva concesión o tarifas se elabora un proyecto de resolución (paso diecisiete).
3. En ambos casos, la DIRECCIÓN elabora y acuerda los términos de la resolución (pasos veintidós, veintitrés y veinticuatro).³⁰³

³⁰¹ Artículo 231 de la LTTES.

³⁰² En este punto se analiza si se cumple o no con los requisitos; si no cumple, se emite el acuerdo de improcedencia y se notifica (pasos cuatro y cinco).

³⁰³ Es de destacar que los CONCESIONARIOS existentes pueden tener conocimiento de las solicitudes en virtud de que el artículo 227 establece que: "[l]as solicitudes de concesión o permiso de ruta o zona, se harán por escrito, dirigidas

Handwritten signatures and initials in blue ink on the right margin, including a large signature and several smaller initials.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- a. Si la resolución es negativa se notifica (paso veinticinco).
- b. Si la resolución resulta positiva se pagan los derechos (ver cuadro 4) y se realiza el acto registral (pasos veintiséis, veintisiete, veintiocho y veintinueve).

Lo anterior, se ilustra en el siguiente cuadro:

[Espacio intencionalmente en blanco]

al Ejecutivo del Estado y se presentarán para su tramitación en la Dirección General, debiendo señalar domicilio para recibir notificaciones en la ciudad de Culiacán Rosales, Sinaloa. La falta de designación del domicilio, será causal suficiente para tener por no presentada la solicitud.

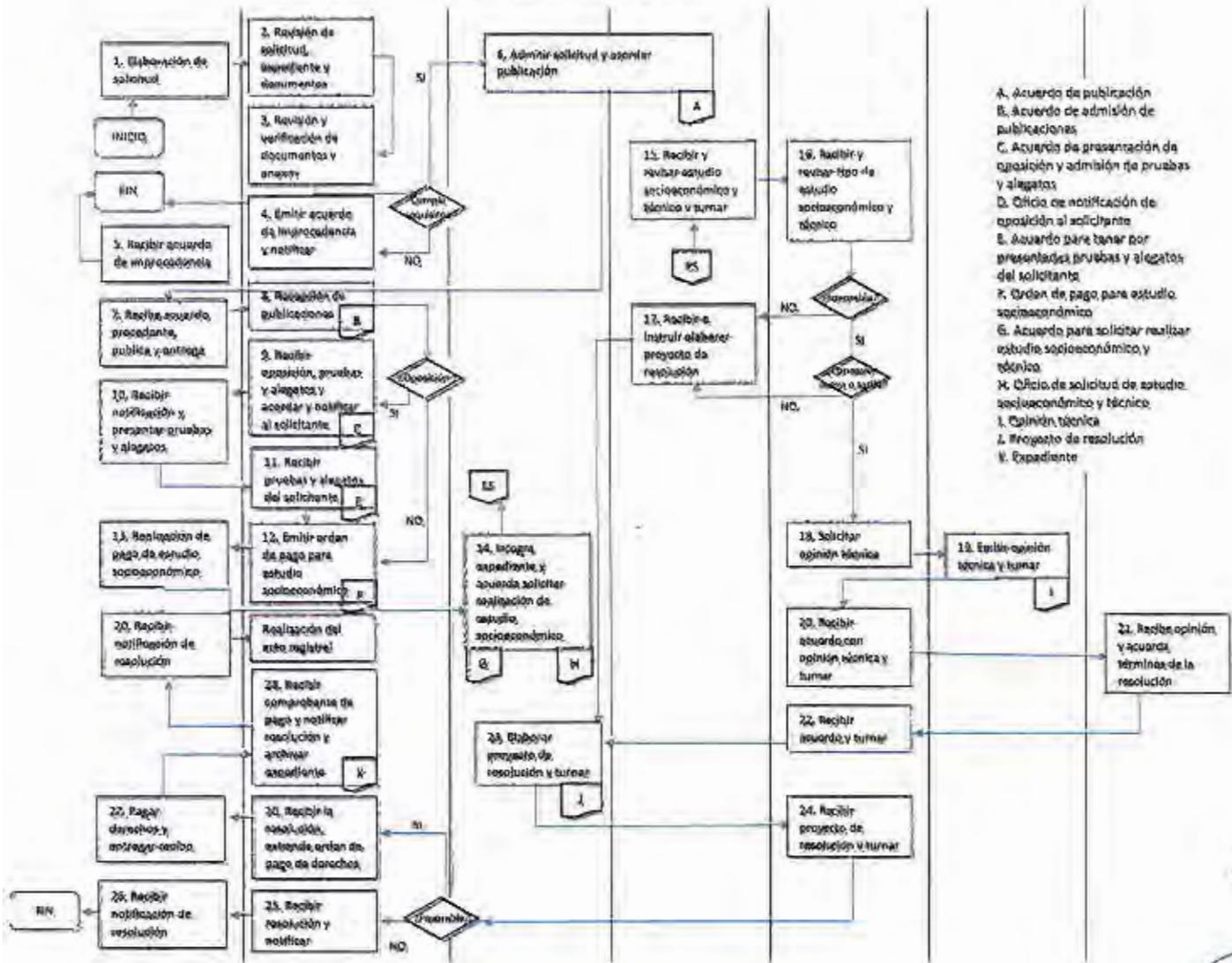
Artículo 228. El interesado o interesados, previa autorización deberán publicar la solicitud por dos veces, de diez en diez días, en el periódico oficial "El Estado de Sinaloa" y en uno de los de mayor circulación del lugar más importante de la ruta o zona a juicio de la autoridad encargada de su trámite."

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and several initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Cuadro 4. Procedimiento para la obtención de concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA³⁰⁴



- A. Acuerdo de publicación
- B. Acuerdo de admisión de publicaciones
- C. Acuerdo de presentación de oposición y admisión de pruebas y alegatos
- D. Oficio de notificación de oposición al solicitante
- E. Acuerdo para tener por presentadas pruebas y alegatos del solicitante
- F. Orden de pago para estudio socioeconómico
- G. Acuerdo para solicitar realizar estudio socioeconómico y técnico
- H. Oficio de solicitud de estudio socioeconómico y técnico
- I. Opinión técnica
- J. Proyecto de resolución
- K. Expediente



*Servicio público de transporte de carga en general
 con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Adicionalmente, las solicitudes para el otorgamiento o modificación de las concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA, se deberán presentar por escrito ante la DIRECCIÓN, dándoseles la debida publicidad a fin de dar oportunidad de intervenir a todo tercero al que pudiera lesionarse en sus derechos con el otorgamiento de la concesión o PERMISO DE ZONA solicitado,³⁰⁵ lo cual podría desencadenar el procedimiento de oposición que se aborda más a detalle en la sección VII.2.2.2.8.

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que de dos mil a dos mil catorce se presentaron treinta y siete solicitudes de concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, de las cuales:³⁰⁶

- Ocho solicitudes (21.6%) se resolvieron favorablemente;
- Veintidós solicitudes (59.5%) se encuentran pendientes de resolución, las cuales se presentaron en los siguientes años:

Tabla 25. Número de solicitudes de concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA presentadas dos mil a dos mil catorce y que se encuentran pendientes de resolución³⁰⁷

| Año | Número de solicitudes |
|------|-----------------------|
| 2000 | 3 |
| 2001 | 2 |
| 2002 | 2 |
| 2003 | 2 |
| 2004 | 0 |
| 2005 | 2 |
| 2006 | 0 |
| 2007 | 2 |
| 2008 | 0 |
| 2009 | 1 |
| 2010 | 1 |

³⁰⁵ Artículo 231 de la LTTES.

³⁰⁶ Folios 005190 y 005191 del EXPEDIENTE.

³⁰⁷ Folios 005190 y 005191 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials, including a large signature at the top and several smaller initials below it.



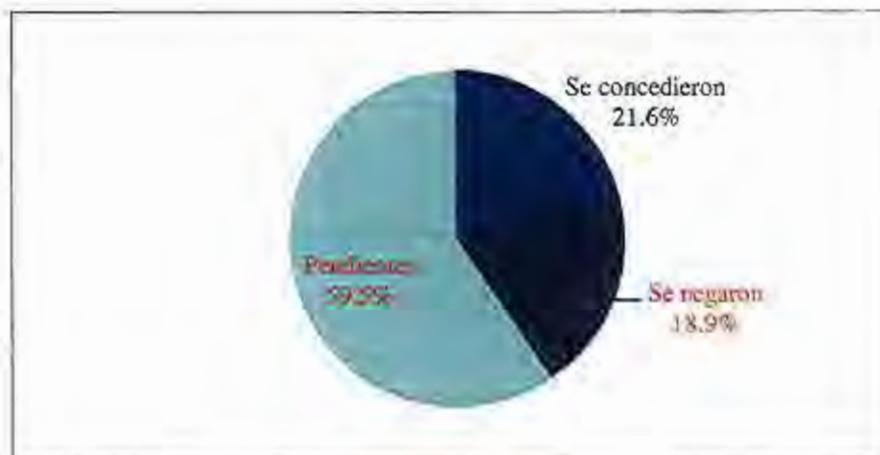
*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|--------------|-----------|
| 2011 | 3 |
| 2012 | 2 |
| 2013 | 0 |
| 2014 | 2 |
| Total | 22 |

- Siete solicitudes (18.9%) se resolvieron en sentido negativo. En cuatro de estos casos, la solicitud se negó al año siguiente de su presentación; en dos de los casos la resolución tardó doce años y en un caso tardó seis años en resolverse. En este sentido, la DIRECCIÓN proporcionó información de dieciocho estudios realizados para el otorgamiento de una concesión, PERMISOS DE ZONA, ampliación de permisos y/o zona, en los cuales se menciona la razón por la cual se otorga, se niega o se otorga un número menor de PERMISOS DE ZONA respecto de los solicitados (ver tabla 33).³⁰⁸

Lo anterior, se describe en el siguiente gráfico:

Gráfica 9. Distribución del estado en el cual se encuentran las solicitudes realizadas entre dos mil y dos mil catorce³⁰⁹



Del análisis de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existe certeza sobre el tiempo en que la DIRECCIÓN emite sus resoluciones sobre solicitudes de concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. De la tabla 25, se advierte que las solicitudes

³⁰⁸ Folio 002953 del EXPEDIENTE.

³⁰⁹ Folios 005190 y 005191 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

pendientes de resolución, veintidós en total, se encuentran en ese estatus desde hace ocho punto seis años, en promedio,

Con independencia de lo anterior, con base en información obtenida en fuentes públicas y que obra en el EXPEDIENTE,³¹⁰ esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la DIRECCIÓN a través del portal de Internet "Registro Sinaloense de Trámites y Servicios" del gobierno del estado de Sinaloa, despliega dos tipos de trámites para presentar las solicitudes para el otorgamiento o modificación de concesiones o PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, identificados con las claves EST-0791 y EST-2134 respectivamente, en los cuales, se establecen los requisitos que se deben cumplir ante dicha autoridad, para la obtención, ampliación o modificación de una concesión y/o permiso para prestar ese servicio.

En ese sentido, ambos trámites establecen el mismo objeto, tiempo de respuesta, autoridad ante la cual se realizan y documentos a presentar por parte de los interesados. Sin embargo, cada uno de esos trámites contempla diferentes costos; es decir, el trámite identificado con clave EST-2134 establece lo siguiente: "*Costo variable Publicación en el periódico oficial (\$1,800 pesos) Publicación en el periódico de mayor circulación (\$7,500 pesos) Concepto de estudio socioeconómico (\$2,455 pesos)*",³¹¹ en tanto que el trámite identificado con clave: EST-0791 señala: "*Costo: \$3004.00 – Descripción: concepto de estudio socioeconómico*".³¹²

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la información pública disponible respecto de los trámites antes referidos es confusa y no provee de claridad y certeza jurídica a los solicitantes en cuanto al trámite en sí mismo. Adicionalmente, los tiempos de resolución por parte de la DIRECCIÓN son inciertos lo cual también se configura en una barrera a la entrada al MERCADO RELEVANTE.

Del análisis del régimen de concesiones y permisos que prevalece en el MERCADO RELEVANTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las disposiciones jurídicas antes señaladas de la LTTES, constituyen barreras a la entrada o expansión que impiden que nuevos AGENTES ECONÓMICOS puedan acceder a prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. Lo anterior porque este régimen limita la entrada de nuevos prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el MERCADO RELEVANTE, pues cualquiera que desee prestarlo depende necesariamente de la aceptación de un CONCESIONARIO incumbente. En ese entender, podría ocurrir que alguna persona física o moral, inclusive cumpliendo con todos los requisitos legales para solicitar uno o varios PERMISOS DE ZONA, no fuese admitido por algún CONCESIONARIO (típicamente alianzas del transporte) para depender de su concesión, haciendo nugatoria la

³¹⁰ Folios 006067 al 006086 del EXPEDIENTE.

³¹¹ Folios 006077 al 006086 del EXPEDIENTE.

³¹² Folios 006067 al 006076 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials, including a large signature at the top right and several smaller initials (AM, G, F) below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

posibilidad del aspirante a PERMISIONARIO de entrar al MERCADO INVESTIGADO, por causas ajenas a su control.³¹³

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que al obligar a los PERMISIONARIOS a que sus PERMISOS DE ZONA dependan necesariamente de la concesión de algún CONCESIONARIO, las disposiciones de la LTTES que generan ese régimen dual concesión-permisos, modifican la estructura de toma de decisiones, pues hacen depender a los PERMISIONARIOS del CONCESIONARIO (ver sección VI.3.) y con ello se inhibe la dinámica competitiva en el MERCADO RELEVANTE, pues se establece la competencia entre CONCESIONARIOS y no entre todo prestador del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, aunado a que dentro del cúmulo de PERMISOS DE ZONA de una concesión, éstos están restringidos a operar en la zona que se les autorizó.³¹⁴

Destaca que otras disposiciones de la LTTES establecen que los CONCESIONARIOS estarán obligados a llevar un libro de registro de sus miembros, y un libro de actas debidamente foliado y autorizado por las autoridades de tránsito y transportes.³¹⁵ Incluso, en la LTTES se establece que las personas morales concesionarias tienen la obligación de incluir en sus estatutos la forma en que los trabajadores se incorporarán como socios de la misma y la manera en que estos últimos adquirirán un permiso.³¹⁶

Lo anterior, repercute en la oferta del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, tanto por el número de PERMISIONARIOS oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, como por su escala de operación, pudiendo crear restricciones para satisfacer la demanda y generando un impacto en la calidad, variedad, innovación y precios, entre otros factores, en la prestación del servicio.

VII.2.2.2. Otorgamiento de PERMISOS DE ZONA

Como se mencionó anteriormente, todos los permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO TRANSPORTE DE CARGA que ha autorizado el GOBERNADOR, a través de la DIRECCIÓN, corresponden a PERMISOS DE ZONA,³¹⁷ dado que "(...) [l]as rutas son para pasajeros, las zonas para carga (...)".³¹⁸

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que para contratar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA los usuarios contactan directamente al

³¹³ De acuerdo con el artículo 186 de la LTTES, un permiso es "el que se otorga a una persona, en virtud de una concesión de servicio público", asimismo, de acuerdo con el artículo 191 de la LTTES, "[l]os permisos de ruta o zona que se expidan para las concesiones a personas morales atenderán a la naturaleza jurídica de las mismas, y en su caso se autorizarán individualmente. Los permisos de ruta o zona que se expidan para las concesiones a personas físicas siempre serán individuales."

³¹⁴ Artículos 186 y 188 de la LTTES.

³¹⁵ Artículo 251 de la LTTES.

³¹⁶ Artículo 252 de la LTTES.

³¹⁷ Folio 002850 del EXPEDIENTE.

³¹⁸ Folio 000763 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the letters 'CFCE' and 'G'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

CONCESIONARIO que corresponda a la zona geográfica donde se ubican o, en su caso, requieran del servicio.³¹⁹ En este sentido y en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, la CMIC señaló que “[e]l afiliado solicita el servicio de transporte público de carga en general a la Alianza Transportista que por ubicación geográfica le corresponda.”³²⁰

Al respecto, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, el Presidente de la Delegación Sinaloa de la CMIC señaló sobre el proceso de contratación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y su relación con los PERMISOS DE ZONA que:

“Lo negociamos con el líder de la Alianza, el líder es quién designa y rola entre los camiones para que le toque a cada uno viajes. A veces los problemas son entre ellos por las zonas que tienen permisionadas. Yo hago las negociaciones con el líder de la Alianza y él se encarga de negociar con los transportistas de otras zonas.”³²¹ [Énfasis añadido]

De esta forma, en cada municipio pueden prestar servicio sólo determinados CONCESIONARIOS, como se observa en el Anexo 2.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que cada uno de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa constituye un punto de origen en donde los PERMISIONARIOS pueden realizar cargas siempre y cuando tengan autorizado dicho municipio en su PERMISO DE ZONA.

Respecto de lo anterior y con base en la información contenida en el Anexo 2, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA está determinada en cada mercado relevante por las zonas permisionadas, por lo que los PERMISIONARIOS no pueden prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA fuera de la zona permisionada. Con base en la LTTES, el incumplimiento de lo anterior, tendrá como consecuencia la revocación de la concesión o permiso en cuestión, según lo siguiente:

“Artículo 265. Las concesiones y permisos de ruta o zona se revocarán, a juicio del Ejecutivo del Estado y por las siguientes causas:

I. Porque se preste un servicio distinto al expresado en la concesión o permiso;

(...)

III. Por prestar el servicio fuera de la ruta o zona que exprese la concesión o permiso;

(...)”. [Énfasis añadido]

En ese sentido, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE la Delegación Sinaloa Norte de la CMIC declaró que:

³¹⁹ Folio 004303 del EXPEDIENTE.

³²⁰ Folio 003279 del EXPEDIENTE.

³²¹ Folio 000553 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

"(...) Las Alianzas se manejan por municipio y si nosotros requerimos mover materiales entre dos municipios tenemos que convenir con las dos Alianzas que operen esos municipios. La Alianza que carga es la que opera en el punto de origen (...)".³²²

Asimismo, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, el Secretario General del Sindicato Estatal del Autotransporte CTM señaló que "(...) [e]n la práctica hay un acuerdo general, yo puedo cargar en el punto de origen que tengo permisionado para llevar a otro punto fuera del permiso. La Ley no dice eso, es una cuestión de práctica. Lo que no puedo hacer es cargar en un punto de origen que no es de mi permiso (...)".³²³

Por su parte, el Presidente de la AICA declaró que "(...) [l]a Ley marca qué es carga de origen y puedo cargar en los municipios que marca la concesión y descargar en el lugar que ocupe el cliente, puede cargar en cualquier punto donde tengo el permiso. (...)".³²⁴

En el mismo sentido, la Delegación Sinaloa de la CMIC declaró que "[p]asar de un lado a otro es una negociación entre los transportistas. El constructor contrata con el transportista del punto de origen y ese ya se encarga de mover la carga y hacer las negociaciones con los transportistas que tengan permiso en la ruta, es parte del servicio que te dan".³²⁵

Adicionalmente, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, el Presidente del Centro Empresarial del Valle del Fuerte en Los Mochis, Sinaloa de la COPARMEX señaló que el traslado de mercancías entre diversos territorios o zonas concesionadas a distintas alianzas del transporte CONCESIONARIAS "[e]s un acuerdo entre Alianzas, no sé si está regulado pero las Alianzas se ponen de acuerdo para permitir el paso".³²⁶

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las disposiciones normativas señaladas generan como resultado la segmentación territorial del MERCADO RELEVANTE por zonas, toda vez que los PERMISIONARIOS únicamente podrán prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA dentro de la zona (territorio de carga) que expresamente se señale en su PERMISO DE ZONA. Esto se constituye como una barrera a la entrada de nuevos prestadores del servicio y a la expansión de los existentes en el MERCADO RELEVANTE, con base en que los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA existentes y potenciales únicamente podrán ofertar sus servicios en la zona que tengan autorizada, sin posibilidad de acceder a otros usuarios, sin importar que ello sea económicamente eficiente.

Desde la perspectiva de los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS, la restricción normativa de no poder cargar en el punto de destino de algún servicio contratado, implica que el viaje de regreso necesariamente debe realizarse vacío, es decir, sin carga. De esta forma, el PERMISIONARIO se ve imposibilitado a comercializar ese viaje, por lo que no podrá generar ingreso alguno para afrontar

³²² Folio 000625 del EXPEDIENTE.

³²³ Folios 000763 y 000764 del EXPEDIENTE.

³²⁴ Folio 000801 del EXPEDIENTE.

³²⁵ Folio 000554 del EXPEDIENTE.

³²⁶ Folio 000610 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the letters 'G', 'X', and 'h'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

los gastos y costos que le significará el regreso. Por lo anterior, es posible considerar que con los ingresos obtenidos por la comercialización únicamente del viaje de ida, deberán afrontarse los costos de ambos viajes.

Con la prohibición normativa de comercializar el viaje de regreso, se cancela la posibilidad de generar economías de escala inmersas en el transporte y limita a los AGENTES ECONÓMICOS la posibilidad de elegir el modelo de negocios que consideren más apropiado, al imponerse uno, que no necesariamente es el más eficiente.

VII.2.2.2.3. Derechos de preferencia para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó disposiciones contenidas en la LTTES que otorgan un trato preferencial a ciertos AGENTES ECONÓMICOS, en específico a aquellos establecidos en el MERCADO RELEVANTE, para el otorgamiento de concesiones y/o PERMISOS DE ZONA. A continuación se analiza el trato diferenciado que la LTTES da a las alianzas de transporte y a los trabajadores del volante con mayor antigüedad en la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

A. Preferencia a alianzas del transporte en el otorgamiento de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA

Según lo establecido por el artículo 236 de la LTTES, el criterio para el otorgamiento de las concesiones o PERMISOS DE ZONA solicitadas, será el siguiente: *"En igualdad de condiciones, se otorgarán las concesiones o permisos de ruta o zona, según el orden cronológico de la prestación y publicación de la solicitud."* [Énfasis añadido]

A pesar de ello, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que lo anterior contrasta con lo dispuesto en la misma LTTES al señalar que:

"Las concesiones para explotar el servicio público de transporte se concederán preferentemente a quien garantice la prestación del servicio en las condiciones de calidad requeridas por esta Ley y sus Reglamentos."³²⁷ [Énfasis añadido]

El mismo artículo establece también que:

"Entre las personas morales que garanticen la calidad del servicio a que se refiere el párrafo anterior, se encuentran las uniones, alianzas, sindicatos, sociedades cooperativas y mercantiles de trabajadores del volante legalmente constituidas, ya concesionadas o por concesionar."³²⁸ [Énfasis añadido]

³²⁷ Artículo 194 de la LTTES.

³²⁸ *Idem.*

Handwritten notes and signatures in the bottom right corner, including a large checkmark and several initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

La LTTES establece que esta preferencia se encuentra sujeta a que "(...) *no propicie el establecimiento de monopolios.*"³²⁹

Sobre la presunción legal de que las uniones, alianzas, sindicatos, sociedades cooperativas y mercantiles de trabajadores del volante legalmente constituidas garantizan la calidad en la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que desde la perspectiva de los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, no se considera que exista dicha garantía de calidad. Al respecto, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, la AARFS manifestó que:

"(...) Prácticamente todos los productores socios tienen quejas sobre el servicio ineficiente que prestan las alianzas de transportistas, que se manifiesta especialmente cuando las cosechas llegan a su máxima intensidad y las unidades de las alianzas no satisfacen adecuadamente los requerimientos de servicio de transporte, (...)"³³⁰

Con base en lo expuesto anteriormente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las referidas disposiciones contenidas en la LTTES, resultan en reglas de aplicación discrecional y de trato discriminatorio, que constituyen barreras a la entrada y a la expansión en el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior, toda vez que a aquellos CONCESIONARIOS que no cuenten con la forma o estructura a que hace referencia el artículo 194 de la LTTES, es decir, uniones, alianzas, sindicatos, sociedades cooperativas y mercantiles de trabajadores del volante, no son sujetos con preferencia para el otorgamiento de concesiones. Por otro lado, dichas disposiciones también otorgan ventajas exclusivas a las mismas organizaciones, no por su calidad competitiva sino por los derechos de preferencia referidos y que se establecen en la LTTES.

B. Preferencia por antigüedad para el otorgamiento de nuevas concesiones y PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA

El artículo 196 de la LTTES establece un derecho de preferencia por antigüedad para el otorgamiento de nuevos PERMISOS DE ZONA para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, de acuerdo con lo siguiente:

"(...) Tratándose de concesiones otorgadas a Sindicatos, Sociedades Cooperativas, Alianzas y otras agrupaciones semejantes, en la autorización de los permisos gozarán de preferencia los trabajadores del volante que tengan mayor antigüedad laborando ininterrumpidamente en el transporte público estatal." [Énfasis añadido]

Adicionalmente, el artículo 194 de la LTTES establece el derecho preferencia para el otorgamiento de nuevas concesiones conforme a lo siguiente:

³²⁹ Artículo 195 de la LTTES.

³³⁰ Folio 004308 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and the letters 'CAB' and 'G'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

"(...) Las concesiones para explotar el servicio público de transporte se concederán **preferentemente** a quien garantice la prestación del servicio en las condiciones de calidad requeridas por esta Ley y sus Reglamentos.

Entre las personas morales que garanticen la calidad del servicio a que se refiere el párrafo anterior, se encuentran las **uniones, alianzas, sindicatos, sociedades cooperativas y mercantiles de trabajadores del volante legalmente constituidas, ya concesionadas o por concesionar.**" [Énfasis añadido]

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que por disposición normativa y tratándose de permisos disponibles, éstos serán otorgados en forma preferente a alguno de los siete mil doscientos ochenta y cinco PERMISIONARIOS de los que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que existen actualmente en el MERCADO RELEVANTE, en virtud de sus derechos de preferencia por antigüedad que aquí se exponen.³³¹ Esto, aunado a que en el caso del otorgamiento de nuevas concesiones, se dará preferencia a las uniones, alianzas, sindicatos, sociedades cooperativas y mercantiles de trabajadores del volante legalmente constituidas, ya concesionadas o por concesionar.

En el mismo sentido, respecto de los PERMISOS EVENTUALES, el artículo 220 del RGLTTES establece que "(...) [l]os permisos eventuales (...) se otorgarán preferentemente, en igualdad de condiciones, a los concesionarios establecidos; en su defecto a los de rutas o zonas más próximas según el tipo de servicio de que se trate; en defecto de éstos, a otros concesionarios y en último lugar a particulares no concesionados." [Énfasis añadido]

Al respecto y, con información que obra en el EXPEDIENTE,³³² el Secretario General del Sindicato Estatal del Autotransporte CTM, declaró lo siguiente:

"(...) A mí mi organización me permitió tener un permiso, me premió por años de trabajo. Cada organización tiene sus reglas para otorgar los nuevos permisos, se premia la antigüedad (...)" [Énfasis añadido]

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las posibilidades de entrada de un nuevo competidor en el MERCADO RELEVANTE son limitadas, toda vez que resulta altamente probable que al menos uno de los siete mil doscientos ochenta y cinco PERMISIONARIOS³³³ existentes actualmente en el MERCADO RELEVANTE ejerzan su derecho de preferencia por antigüedad, restringiendo en esta forma la entrada al mercado, o que las nuevas concesiones se otorguen con preferencia a cierto tipo de personas morales.

³³¹ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

³³² Folio 000765 del EXPEDIENTE.

³³³ Es de destacar que para el cálculo se consideró como uno mismo a "Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa" con trescientos diecinueve permisos y la "Alianza de camioneros y permisionarios de autotransportes de carga y materiales para construcción entre almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa" con cincuenta y tres permisos; folios 001854 al 001986 del EXPEDIENTE.

Handwritten initials or signature in the right margin.

Handwritten signature and initials in the right margin.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que se restringe la entrada o expansión en el MERCADO RELEVANTE por efecto de que los derechos de preferencia por antigüedad descritos, suponen un trato discriminatorio para quienes no gozan de la preferencia, es decir, quienes no cuenten con la forma o estructura que hace referencia el artículo 194 de la LTTES y, por otro lado, otorgan también ventajas exclusivas a las mismas, no por su calidad competitiva sino por los derechos de preferencia referidos y que se establecen en la LTTES.

C. Vigencia, renovación y derechos de preferencia de concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA

Con base en lo dispuesto en la LTTES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que las concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA tendrán una vigencia máxima de veinticinco años. Los PERMISOS DE ZONA sujetarán su vigencia a la de la concesión de la que emanen.³³⁴ Al respecto y, con base en información que obra en el EXPEDIENTE, la DIRECCIÓN señaló que *“la fecha para determinar la vigencia de una concesión es a partir de la fecha de su otorgamiento”*.³³⁵

Al vencimiento de las concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, la LTTES dispone que *“[e]n caso de terminación de la vigencia de una concesión, tendrán preferencia para obtenerla de nuevo, concesionarios que la estén explotando, en igualdad de circunstancias”*.³³⁶

Al igual que para el caso de concesiones nuevas, para la renovación a que hace referencia el párrafo anterior, los interesados deberán presentar la solicitud correspondiente al GOBERNADOR para que se realice el estudio socioeconómico y técnico que respalde la resolución de que se trate, con al menos seis meses de anticipación a la fecha en que la concesión concluya su vigencia.³³⁷

Por lo expuesto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las disposiciones normativas referidas podrían distorsionar el proceso de libre competencia y concurrencia en el MERCADO RELEVANTE, toda vez que al concluir la vigencia de las concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA que de ellas emanen, sus titulares tendrán derechos de preferencia para obtenerla nuevamente (con respecto de nuevos aspirantes a las mismas), restringiendo así la posible entrada o expansión de nuevos competidores en el MERCADO RELEVANTE.

Lo anterior toda vez que al estar disponibles nuevamente las concesiones y/o PERMISOS DE ZONA que hayan concluido su vigencia, éstas serán asignadas en forma directa a sus actuales titulares, si es que éstos así lo desean (al ejercer su derecho de preferencia) y sin la consideración de otros criterios de mercado, cancelando cualquier posibilidad de nuevos entrantes a competir para obtener dichas concesiones y/o PERMISOS DE ZONA, inclusive y cuando pudiesen ofrecer mejores

³³⁴ Artículo 200 de la LTTES.

³³⁵ Folio 005192 del EXPEDIENTE.

³³⁶ Artículo 201 de la LTTES.

³³⁷ Artículos 232 y 233 del RGLTTES.

Handwritten notes and signatures in blue ink, including a large signature and the letters 'AF', 'G', and 'X'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

condiciones en el servicio como son mejoras en la calidad, variedad, innovaciones y mayores eficiencias en la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, lo cual redundaría en beneficios al MERCADO RELEVANTE y por ende a los usuarios del mismo.

VII.2.2.2.4. Restricciones normativas al abasto en el MERCADO RELEVANTE

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó disposiciones en la LTTES y en el RGLTTES que podrían restringir la entrada o expansión de nuevos competidores al MERCADO RELEVANTE, toda vez que se configuran como mecanismos que restringen el abasto en él, de acuerdo a lo descrito en las siguientes subsecciones:

A. Limitación en el número de concesiones y permisos otorgados para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA

Según lo dispuesto en el artículo 192 de la LTTES, “[l]as personas físicas o morales sólo podrán ser titulares de una concesión de servicio público de transporte, con el número de permisos que las necesidades del servicio lo requiera a juicio de las Autoridades de Tránsito y Transportes [DIRECCIÓN].”

Asimismo, de conformidad con el artículo 193 de la LTTES, las personas físicas sólo podrán ser titulares de tres permisos como máximo, por lo que en caso de obtenerlos, la capacidad de crecimiento del PERMISIONARIO persona física estaría restringida a tres PERMISOS DE ZONA, sin considerar otros elementos de mérito como la calidad del servicio que pretenda prestar el nuevo competidor y los beneficios que generaría la presión competitiva que el nuevo entrante ejercería sobre los competidores actuales para los consumidores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la limitación en el número de concesiones y permisos descrita, constituye una barrera normativa a la entrada y a la expansión en el MERCADO RELEVANTE, toda vez que el número de concesiones y PERMISOS DE ZONA existentes no responden a las fuerzas de la oferta y demanda, sino al diseño normativo.

B. Facultades del GOBERNADOR³³⁸ para abrir o cerrar zonas para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, o de negar solicitudes para obtener nuevas concesiones o PERMISOS DE ZONA

El artículo 234 de la LTTES establece que “[e]l Ejecutivo del Estado podrá decretar el cierre de una ruta o zona, respecto de algún tipo de transporte, cuando ésta se encuentre debidamente atendida. Aún (sic) cuando dicho cierre no se hubiere decretado, podrá negar las solicitudes que se presenten cuando el servicio que se pretende prestar se encuentre satisfecho.”

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que tanto en la LTTES como en el RGLTTES, no se establecen criterios objetivos que el GOBERNADOR y/o la DIRECCIÓN deban

³³⁸ A través de la DIRECCIÓN.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

considerar para motivar sus decisiones al respecto, principalmente en referencia a partir de cuáles criterios económicos se estima que la demanda en el MERCADO RELEVANTE está suficientemente atendida y por tanto, se justifica restringir el otorgamiento de concesiones hasta nuevo aviso.

Inclusive, aún y cuando dicho cierre no se encontrase formalmente ordenado por el GOBERNADOR, la LTTES dispone que las solicitudes de concesión y/o permisos para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA podrán ser igualmente negadas, según lo establece el artículo 234 de dicho ordenamiento el cual señala que:

“(...) aún y cuando dicho cierre no se hubiere decretado, [el GOBERNADOR] podrá negar las solicitudes que se presenten cuando el servicio que se pretende prestar se encuentre satisfecho.”

En el procedimiento para decretar el cierre de una zona, corresponde al GOBERNADOR (a través de la DIRECCIÓN), de oficio o a solicitud de parte:

“(...) I. Realizar un estudio socioeconómico y técnico de la ruta o zona, con el objeto de verificar la situación real de la prestación del servicio público de transportes en las modalidades de que se trate;

II. Integrado el expediente respectivo, se podrá solicitar la opinión del Consejo; y

III. Cumplido lo anterior, se dictará la resolución procedente.”³³⁹

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que para decretar el cierre de una zona, es optativo por ministerio de ley la opinión del CONSEJO TÉCNICO, órgano que como ya se mencionó se integra por al menos tres organizaciones dedicadas al transporte (con derechos de voz y de voto) y, por lo tanto competidores en el MERCADO RELEVANTE.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que lo anterior supone una facultad del GOBERNADOR que genera distorsiones al proceso de libre competencia y concurrencia en el MERCADO RELEVANTE toda vez que podría restringir la entrada o expansión de nuevos competidores, al generar la posibilidad de que los AGENTES ECONÓMICOS interesados no obtengan la concesión y/o permisos necesarios para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA derivado del ejercicio de una facultad del GOBERNADOR y no mediante mecanismos de mercado que consideren factores de oferta y demanda como son la calidad del servicio que pretende prestar el nuevo competidor y los beneficios que generaría la presión competitiva que el nuevo entrante ejercería sobre los competidores actuales en beneficio de los consumidores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

**C. Facultades del GOBERNADOR para modificar el número de
PERMISOS DE ZONA**

En términos de la LTTES, el número de concesiones o permisos en determinada zona, estará limitado por las características de vialidad y transporte de las mismas y por las necesidades socio-

³³⁹ Artículo 242 del RGLTTES.



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

económicas de la población a beneficiar en relación al servicio ya concesionado.³⁴⁰ El artículo 199 de la LTTES, establece que:

"Para fijar el número de permisos que deban explotarse en cada una de las rutas o zonas concesionadas, se estudiará el número de vehículos que sean necesarios para prestar en forma eficiente el servicio público de transporte y procurando que los autorizados para explotar la ruta o zona obtengan ingresos justos, así como las cantidades necesarias para reponer y mantener en condiciones apropiadas los vehículos destinados al servicio."

Al respecto, con información que obra en el EXPEDIENTE,³⁴¹ la DIRECCIÓN, manifestó que "(...) la autoridad competente no ha realizado estudios sobre saturación del servicio público de transporte de carga en general." Asimismo, la DIRECCIÓN señaló que "no ha decretado el cierre de ruta o zona".³⁴² No obstante, ello no exime que el carácter discrecional de la facultad del GOBERNADOR se configure como una barrera normativa a la entrada y expansión en el MERCADO RELEVANTE.

La LTTES dispone que la DIRECCIÓN, para fijar el número de PERMISOS DE ZONA que deban explotarse en cada una de las zonas concesionadas, estudiará el número de UNIDADES que sean necesarios para prestar en forma eficiente el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y procurando que los autorizados para explotar la zona obtengan ingresos justos, así como las cantidades necesarias para reponer y mantener en condiciones apropiadas los vehículos destinados al servicio.³⁴³ Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el hecho que el GOBERNADOR determine cuáles son los niveles de ingreso justos para los incumbentes en el MERCADO RELEVANTE, limita los incentivos de los AGENTES ECONÓMICOS para entrar o expandirse en él.

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las disposiciones de la LTTES referidas, son restrictivas de la oferta del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, toda vez que el número de permisos existente no responde a las fuerzas de la oferta y demanda, sino que son determinados en forma discrecional y sin base en criterios objetivos para su determinación por parte de la DIRECCIÓN.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las facultades del GOBERNADOR descritas en la presente sección, generan barreras normativas a la entrada y a la expansión de nuevos competidores y de los existentes en el MERCADO RELEVANTE.

VII.2.2.2.5. Obligación de los CONCESIONARIOS de asociar a los PERMISIONARIOS

El artículo 251 de la LTTES señala que "(...) [l]as personas morales, que por concesión del Ejecutivo del Estado exploten el servicio público de transporte, estarán obligadas a llevar un

³⁴⁰ Artículo 198 de la LTTES.
³⁴¹ Folio 002851 del EXPEDIENTE.
³⁴² Folio 002854 del EXPEDIENTE.
³⁴³ Artículo 199 de la LTTES.

[Handwritten signatures and initials]

007511



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

libro de registro de sus miembros, asignándoles a cada uno de ellos el número de orden que le corresponda (...). [Énfasis añadido]

Asimismo, el artículo 252 de la LTTES establece que "(...) [l]as personas morales concesionarias, tienen la obligación de incluir en sus estatutos la forma en que los trabajadores se incorporarán como socios de la misma y la manera en que éstos últimos adquirirán un permiso." [Énfasis añadido]

De lo anterior se desprende que las personas morales CONCESIONARIAS tienen la obligación de incorporar como socios a los trabajadores del volante, es decir a los PERMISIONARIOS cuyos permisos emanan de su concesión para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

En ese sentido, si el GOBERNADOR (a través de la DIRECCIÓN) otorga una concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en forma preferente a quien garantice su calidad, considerando que la LTTES presume que quienes la garantizan son las alianzas del transporte ya referidas, sus socios (PERMISIONARIOS) podrían tener acceso preferente a permisos para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en virtud de su vínculo societario con el CONCESIONARIO beneficiario de dicho derecho de preferencia.

En virtud de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las disposiciones jurídicas contenidas en la LTTES referidas, podrían inhibir la entrada de los participantes en el mercado o la expansión de los existentes, toda vez que las personas morales CONCESIONARIAS tienen la obligación de incorporar como socios a sus PERMISIONARIOS, sin que lo anterior signifique una ganancia en la eficiencia de los AGENTES ECONÓMICOS participantes en el MERCADO RELEVANTE.

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la obligación de los CONCESIONARIOS a que sus PERMISIONARIOS sean sus socios, modifica la estructura de toma de decisiones, lo que podría desincentivar en los AGENTES ECONÓMICOS según: i) el interés en la obtención de concesiones por parte de AGENTES ECONÓMICOS que deseen tener una estructura corporativa distinta a la descrita, y con ello, ii) su entrada al MERCADO RELEVANTE.

En el mismo sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que lo anterior podría repercutir en la oferta del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, tanto por el número de CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS, así como por su escala de operación, creando restricciones para satisfacer la demanda e impactando la calidad, variedad, innovación, diferenciación y precios.

VII.2.2.2.6. Procedimiento de conciliación entre CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS por "competencia ruinosa"

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento sobre la existencia de un procedimiento de conciliación establecido en la LTTES y el RGLTTES como procedimiento de resolución de controversias entre CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS por motivo de zonas para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA derivadas de la comisión de prácticas de

[Handwritten signatures and initials on the right margin]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

“competencia ruinosa”, mismo que puede iniciar a petición de alguno de los “afectados” o por iniciativa de la DIRECCIÓN y que se sustancia con una audiencia de conciliación.³⁴⁴

Sobre lo anterior, el artículo 243 de la LTTES dispone que:

“Cuando exista un conflicto entre dos o más concesionarios o permisionarios por motivo de zonas, horarios o itinerarios, compete a Tránsito y Transportes (DIRECCIÓN) conocerlo y oyendo a las partes, resolverá en definitiva.

Al resolver la autoridad los supuestos anteriores, valorará la calidad, eficacia y eficiencia del servicio, así como el trato personal que brinden a los usuarios los concesionarios o permisionarios.”

Por su parte y en el mismo sentido, el artículo 275 del RGLTTES establece lo siguiente:

“(…) cuando entre dos o más concesionarios o permisionarios, se suscitaren competencias ruinosas que redunden en perjuicio del servicio público o intereses de los concesionarios o permisionarios, la Dirección a solicitud por escrito de alguna de las personas afectadas o a juicio de esta, al tener conocimiento de cualesquiera de las circunstancias anotadas, dictará acuerdo, en el que se señalará lugar, día y hora para la celebración de una audiencia de conciliación. En el mismo acuerdo ordenará se notifique a las partes involucradas, con tres días de anticipación a la audiencia cuando menos, entregándoles copia del escrito de solicitud o en su caso se anotará el motivo del citatorio.

(…)

De considerarlo procedente, la Dirección General realizará los estudios necesarios para la fijación del sistema de explotación adecuada, tendiente a evitar la competencia ruinosa mencionada.” [Énfasis añadido]

En este respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el RGLTTES define “competencia ruinosa” en la forma siguiente:

“IV. Competencia ruinosa.- Los actos u omisiones que realice un concesionario o permisionario en perjuicio de la economía de sus pares, entre otros, los relativos a ofertar y prestar el servicio concesionado por debajo de los costos reales de operación o acudir a prácticas comerciales con similares consecuencias; (…)”³⁴⁵ [Énfasis añadido]

Según lo dispuesto por el artículo 277 del RGLTTES, una vez convocada por la DIRECCIÓN, la audiencia de conciliación descrita se sustanciará en los términos siguientes:

(…)

I. Las partes involucradas podrán comparecer en forma directa o por conducto de su apoderado legalmente autorizado;

³⁴⁴ Artículo 275 del RGLTTES.

³⁴⁵ Artículo 3, fracción IV, del RGLTTES.

007513



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

II. La Dirección General intervendrá para la celebración de las pláticas entre las partes involucradas y las exhortará para que procuren llegar a un arreglo conciliatorio, sin perjuicio de la calidad, eficacia, y eficiencia del servicio público del transporte;

III. Si las partes llegaren a un acuerdo en los términos de la fracción anterior se dará por concluido el conflicto. El convenio respectivo, aprobado por la Dirección General producirá todos los efectos jurídicos a que haya lugar;

IV. De no comparecer alguna de las partes involucradas, no obstante estar notificada en los términos legales, o no llegar a un acuerdo, se dará por concluida la audiencia conciliatoria y se les otorgará a las partes un término de diez días naturales contados a partir de la fecha de la audiencia de conciliación, para los efectos de que manifiesten por escrito lo que a su derecho convenga, aporten pruebas y formulen alegatos en relación al conflicto planteado; y

V. A petición de las partes, cuando exista causa que lo justifique a juicio de la Dirección General, la audiencia de conciliación podrá suspenderse, por dos veces, debiéndose fijar día y hora para su reanudación. También, la autoridad conciliadora podrá de oficio suspenderla para buscar que las partes lleguen a un acuerdo." [Énfasis añadido]

En relación a lo descrito, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el término de "competencia ruinosa" contenido en la LTTES y en el RGLTTES define o dispone como actos indebidos o contrarios a la economía de sus pares sólo el caso en que se oferte el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA por debajo de sus "costos reales de operación" y, por tanto, desencadenar el procedimiento conciliatorio referido. Dicha oferta comercial en principio no necesariamente es anticompetitiva, toda vez que puede reflejar un grado de dinámica de competencia en el mercado. En su caso, podría ser contrario a la competencia si el acto tuviera como objeto desplazar a los competidores del mercado y de recuperar sus pérdidas mediante incrementos futuros de precios.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la posibilidad de que algún tercero solicite ante la DIRECCIÓN un procedimiento de conciliación por prácticas de "competencia ruinosa", independientemente de que prospere o no en sus objetivos, podría tener como efecto limitar los incentivos de otros AGENTES ECONÓMICOS para entrar y competir fuertemente con base en eficiencia en el MERCADO RELEVANTE, eficiencia reflejada en precios.

Como ya se mencionó, y como resultado directo del procedimiento de conciliación descrito, la DIRECCIÓN podría decidir se modifiquen o se establezcan modalidades a las concesiones o PERMISOS DE ZONA de algún AGENTE ECONÓMICO en particular "para la fijación del sistema de explotación adecuada, tendiente a evitar la competencia ruinosa mencionada", según lo dispuesto en el artículo 275 del RGLTTES.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el ejercicio de esta facultad distorsiona la dinámica de competencia del el MERCADO RELEVANTE, toda vez que su funcionamiento no será determinado por las fuerzas de mercado, sino impuesta en forma unilateral por un órgano administrativo (la DIRECCIÓN) quien al emitir la resolución correspondiente podrá

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the letters 'GA' and 'GA'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

determinar "(...) la fijación del sistema de explotación adecuada, tendiente a evitar la competencia ruinosa mencionada."³⁴⁶

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el procedimiento conciliatorio descrito, podría incentivar la coordinación entre los CONCESIONARIOS involucrados en el procedimiento conciliatorio y la DIRECCIÓN, toda vez que como ya se expuso, el artículo 277 del RGLTTES señala que:

"(...) II. La Dirección General intervendrá para la celebración de las pláticas entre las partes involucradas y las exhortará para que procuren llegar a un arreglo conciliatorio, sin perjuicio de la calidad, eficacia, y eficiencia del servicio público del transporte; (...)"

VII.2.2.2.7. Facultades del GOBERNADOR para fijar y modificar tarifas

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, no existe un régimen de precios libres de mercado; por el contrario, la LTTES establece un régimen de control de precios o tarifas según lo siguiente:

"Las tarifas que se cobren a los usuarios de las diferentes clases de servicios, deberán autorizarse por el Ejecutivo del Estado.

Las tarifas se revisarán durante el segundo bimestre de cada año (...)

Los proyectos de modificación o autorización que vayan a ser sometidos a la decisión del Ejecutivo, contarán con la opinión fundamentada del órgano técnico a que se refiere el artículo 4 de la presente Ley (...)"³⁴⁷ [Énfasis añadido]

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el GOBERNADOR, previa opinión del CONSEJO TÉCNICO, es el encargado de fijar las tarifas que cobran los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. Adicionalmente, el RGLTTES dispone que:

"(...) Para la formulación y aplicación de tarifas se tomará en cuenta lo siguiente:

- I. [las tarifas] Deberán ser acordes al tipo de servicio público contemplados por la Ley;
- II. Las solicitudes de autorización o modificación de tarifas deberán ser presentadas por los prestadores de los servicios, acompañados de los estudios socioeconómicos en cuanto a inversión, costo de operación, mantenimiento, y en su caso los programas de sustitución de equipo, con los documentos que los justifiquen;
- III. Los estudios a que se refiere la fracción anterior, deberán ser realizados por personal calificado o por los propios prestadores de los servicios, cuyos cálculos se presentarán detallados para satisfacer las necesidades del servicio;
- IV. La formulación de los estudios mencionados deberán contemplar mejoras de productividad y la reducción de costos que son alcanzables, mediante el mejoramiento técnico de la operación y de la administración del servicio;

³⁴⁶ Artículo 275 del RGLTTES.

³⁴⁷ Artículo 239 de la LTTES.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

V. La Dirección General al recibir la solicitud, verificará que la misma se haya presentado conforme a lo señalado en el presente Artículo, y procederá a realizar los estudios correspondientes;

VI. De encontrarse deficiente la solicitud, deberá ser desechada y se le otorgará un plazo de quince días naturales para que la subsane y entregue la solicitud requerida en la forma que corresponda.

VII. Cubierto los extremos a que aluden las fracciones V y VI precedentes, se turnará el expediente al Consejo para los efectos del párrafo tercero del Artículo 239 de la Ley;

VIII. Una vez satisfechos los trámites descritos en las Fracciones anteriores se turnará al Ejecutivo Estatal para su resolución; y

IX. La autorización o modificación de las tarifas deberán ser publicadas en el periódico oficial del Gobierno del Estado "El Estado de Sinaloa." [Énfasis añadido]

En seguimiento a lo anterior, el artículo 241 de la LTTES dispone que:

"En la formulación y aplicación de las tarifas, horarios e itinerarios, se observará siempre igualdad de tratamiento para todos los que se encuentren en las mismas condiciones, procurando satisfacer especialmente las necesidades del usuario." [Énfasis añadido]

Es de destacar que en la práctica, las solicitudes de autorización o modificación de tarifas no son presentadas directamente por los prestadores de los servicios; en cambio, la información que obra en el EXPEDIENTE, señala que las organizaciones gremiales de los prestadores de servicios presentan dichas solicitudes. Aunado a lo anterior, también destaca que las solicitudes las presentan, por un lado, las organizaciones gremiales de los prestadores del servicio público de transporte de productos agrícolas, y por otro, por los prestadores del servicio público de transporte de materiales de construcción (pétreos).³⁴⁸

Con respecto a la temporalidad de las tarifas, si bien su vigencia es indefinida, el GOBERNADOR puede modificarlas en cualquier momento por causas de interés social y de acuerdo a las necesidades del servicio, previa atención a los interesados y realización de estudios que procedan.³⁴⁹

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que ni la LTTES ni el RGLTTES señalan qué tipo de estudios serán los procedentes en dicho supuesto, ni tampoco cuáles serán los parámetros objetivos para determinar que se justifica la modificación tarifaria por causas de "interés social", o atendiendo las propias necesidades del servicio.

³⁴⁸ Conforme a la publicaciones del Periódico Oficial del estado de Sinaloa de los días del diez de mayo de dos mil dos, quince de agosto de dos mil tres, dieciséis de julio de dos mil cuatro, quince de agosto de dos mil cinco, once de agosto de dos mil seis, catorce de diciembre de dos mil siete, veinte de agosto de dos mil nueve, tres de agosto de dos mil once y seis de agosto de dos mil catorce. Folios 005210 al 005256 del EXPEDIENTE.

³⁴⁹ Artículo 242 de la LTTES.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Asimismo, el GOBERNADOR también puede autorizar o modificar las tarifas a petición de los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA siempre que incluyan un estudio socioeconómico y cuenten con la opinión fundamentada del CONSEJO TÉCNICO.³⁵⁰

En este respecto y como ya se señaló en secciones anteriores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en términos del RICEVT, se identifican como miembros del CONSEJO TÉCNICO, con voz y voto en el mismo, al menos tres organizaciones que representan intereses de CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS.

El mismo RGLTTES establece que el cálculo de tarifas tendrá como base los estudios socioeconómicos y técnicos que se hayan realizado para otorgar concesiones o permisos, con especial atención a la distancia recorrida, el estado del camino y la economía de la región.³⁵¹

No obstante lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA obtuvo las siguientes manifestaciones en el EXPEDIENTE que muestran que las tarifas cobradas por la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no siempre son las establecidas en las publicaciones del Periódico Oficial del Estado de Sinaloa:

De acuerdo con lo señalado por SEMILLAS SAN RAFAEL, "(...) [l]os aliancistas pelean el acarreo a su propia tarifa de los granos a los puertos sin posibilidad de negociar con ellos (...)".³⁵²

Adicionalmente, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, SEMILLAS SAN RAFAEL declaró que:

"(...) las tarifas las impone la CTM, (...), ellos manejan listas de precios para los Altos, que indica que el camino esta malo y para la Costa, además de las tarifas locales (...) Además, en la CNOP (...) tiene sus propias tarifas; y la CNC también tiene sus tarifas y agremiados (...)".³⁵³

De igual forma, SEMILLAS SAN RAFAEL señaló que "(...) [l]os empresarios se sujetan a las tarifas que imponen los aliancistas (...)".³⁵⁴ y que las tarifas impuestas por las alianzas son "(...) determinados por la CTM, y son fijos (...)".³⁵⁵

Por su parte, el Presidente de la AICA declaró que "(...) [n]o hay negociación de tarifas, las tarifas del estado las ponen varios organismos, no sé cuál de ellos, no las ponemos nosotros y las faculta el gobierno del estado (...)".³⁵⁶

Al respecto, la CMIC señaló que:

"(...) Las tarifas varían entre concesionarios y permisionarios, no obstante existe una "tarifa oficial", la cual es regularmente inobservada (...) Dichas tarifas son únicamente un referente, ya que en todo

³⁵⁰ Artículo 239 de la LTTES y 253 del RGLTTES.

³⁵¹ Artículo 249 del RGLTTES.

³⁵² Folio 000798 del EXPEDIENTE.

³⁵³ Folio 000799 del EXPEDIENTE.

³⁵⁴ Folio 000799 del EXPEDIENTE.

³⁵⁵ Folio 000800 del EXPEDIENTE.

³⁵⁶ Folio 005141 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top and several smaller initials below it.]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

momento el poder de negociación de parte de los representantes de la Alianza Transportista en turno, es el que dicta la tarifa final que será cobrada al afiliado."³⁵⁷

En el mismo sentido, el Presidente de la CMIC Delegación Sinaloa declaró que:

"La tarifa es de 10.80 el primer kilómetro por metro cúbico y 5.40 los kilómetros subsecuentes y eso es más IVA. La Alianza factura. La tarifa se cobra por camión completo, por ejemplo si se pide un camión de 7 toneladas y sólo se usan 4 se deben pagar las 7. Generalmente se usan camiones de 7 y 14."³⁵⁸

Además, el Presidente de la CMIC Delegación Sinaloa agregó que:

"Generalmente la tarifa es fija. La aplicación de la tarifa no se puede mover en una licitación la constructora debe poner la misma tarifa (ni arriba, ni debajo de la publicada), si no lo hace lo descalifican. A veces cuando se contrata para cualquier otra obra, directamente con la Alianza se puede negociar modificación a la tarifa."³⁵⁹

Al respecto, la CONMIMEX señaló que:

"El precio es relativo depende de muchas cosas, la región, la Alianza, del volumen a mover, el material a mover, la seguridad y las condiciones del trayecto. Las Alianzas lo que hemos visto es que manejan dependiendo el sapo la pedrada. Por eso debería haber una tarifa específica porque el Aliancista juega a su conveniencia."³⁶⁰

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las manifestaciones anteriores se encuentran relacionadas con la aplicación de un precepto normativo establecido en los acuerdos de tarifa del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA que se publican en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa que permite que se incrementen las tarifas fijadas por el GOBERNADOR cuando el servicio se preste en condiciones adversas. A continuación se transcribe un ejemplo de dicho precepto:

"Artículo Segundo. Cuando las condiciones del trabajo sean adversas para el transportista, ya sea por el sistema de cargado, mala superficie de rodamiento, distancias de los bancos de materiales, velocidades de operación demasiado bajas, se podrán aplicar adiciones a la presente tarifa fijada de conformidad entre prestador del servicio y el usuario y ante la Dirección de Vialidad y Transportes."³⁶¹

De lo anterior se puede concluir que: i) las disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES establecen un régimen de precios o tarifas fijos por el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; ii) las modificaciones para las tarifas sólo se sujetarán a solicitudes hechas por los prestadores del servicio, y iii) la decisión última es tomada por un CONSEJO TÉCNICO, cuyos integrantes con derecho a voto son representantes de los CONCESIONARIOS.

³⁵⁷ Folio 003284 del EXPEDIENTE.

³⁵⁸ Folio 000553 del EXPEDIENTE.

³⁵⁹ Folio 000554 del EXPEDIENTE.

³⁶⁰ Folio 000595 del EXPEDIENTE.

³⁶¹ Folio 000283 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Asimismo, las disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES configuran una barrera a la entrada para los AGENTES ECONÓMICOS, toda vez que aquellos AGENTES ECONÓMICOS con interés de entrar al mercado pueden verse desincentivados puesto que su estrategia de entrada puede potencialmente ser el establecer precios inferiores, hecho que puede ser catalogado como contrario a las disposiciones establecidas en la LTTES y el RGLTTES.

VII.2.2.2.8. Derecho de oposición ante solicitudes para la obtención o modificación de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA

En términos de la LTTES, las solicitudes para el otorgamiento o modificación de las concesiones y PERMISOS DE ZONA se deberán presentar por escrito ante la DIRECCIÓN y dárseles debida publicidad en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa, así como en uno de los diarios privados de mayor circulación del lugar más importante de la zona. Lo anterior, a fin de dar oportunidad de que todo tercero al que pudieran "*lesionarse sus derechos*" con el otorgamiento de la concesión o PERMISO DE ZONA solicitado,³⁶² se manifieste y ejerza su derecho de oposición formalmente y por escrito ante la DIRECCIÓN, en un término máximo de veinte días naturales a partir de la última publicación, y exponga lo que a su derecho convenga, aporte las pruebas y alegatos en que funde su oposición.³⁶³

En términos del RGLTTES, ante solicitudes de oposición deberán realizarse estudios socioeconómicos y técnicos, con base en los cuales:

"[S]e resolverá de plano concediendo o negando las pretensiones del o los solicitantes y declarando o no fundadas, en todo o en parte, las oposiciones presentadas (...) y de resultar positivos los estudios socioeconómico y técnico, estos serán turnados al Consejo para que emita su opinión en torno al expediente en trámite."³⁶⁴ [Énfasis añadido]

Con base en las disposiciones descritas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los participantes en el MERCADO RELEVANTE cuentan con un mecanismo para impedir la entrada o expansión tanto de nuevos competidores como de los existentes bajo el argumento de que dicha entrada o expansión en el MERCADO RELEVANTE (con el otorgamiento de concesiones y PERMISOS DE ZONA) lesionaría sus derechos.

Cabe destacar que la obligación impuesta a los AGENTES ECONÓMICOS solicitantes de publicar solicitudes de concesión o PERMISOS DE ZONA es independiente y no debe confundirse con la publicidad que debe darse al otorgamiento o modificaciones de concesiones y/o PERMISOS DE ZONA, misma que la DIRECCIÓN se encuentra obligada a realizar en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa por cuestiones de transparencia de la información. Al respecto, el último párrafo del artículo 231 de la LTTES establece que:

³⁶² Artículo 231 de la LTTES.

³⁶³ Artículos 229 y 230 de RGLTTES.

³⁶⁴ Artículo 231 del RGLTTES.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

"(...) El costo de los trámites, publicaciones y estudios realizados, en virtud de una solicitud, serán cubiertos por los interesados conforme a lo previsto por la Ley de Hacienda del Estado." [Énfasis añadido]

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no observa, ni en la LTTES ni en el RGLTTES, supuesto normativo alguno que interprete o disponga qué situaciones podrían considerarse como lesivas de derechos. Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la posibilidad de que algún tercero inicie un "procedimiento de oposición" y prospere en sus objetivos, podría limitar o inhibir la entrada al MERCADO RELEVANTE, toda vez que dicho procedimiento de oposición podría afectar negativamente la decisión de los AGENTES ECONÓMICOS de participar o entrar en el MERCADO RELEVANTE.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en términos del RGLTTES:

- i. "Al solicitante se le entregará copia del escrito de oposición para que manifieste por escrito lo que a su derecho convenga, presente pruebas y formule alegatos, contando para ello con un término de quince días a partir de la fecha de su notificación(...)" y,³⁶⁵
- ii. "Practicado el estudio socioeconómico y técnico de la ruta o zona, se resolverá de plano concediendo o negando las pretensiones del o los solicitantes y declarando o no fundadas, en todo o en parte, las oposiciones presentadas. En caso de negativa, corresponderá a la Secretaría General de Gobierno y a la Dirección General, extender la resolución respectiva.

Tratándose del otorgamiento de concesiones a que alude el párrafo segundo del Artículo 232 de la Ley (concesiones nuevas), y de resultar positivos los estudios socioeconómico y técnico, estos serán turnados al Consejo para que emita su opinión en torno al expediente en trámite"³⁶⁶ [Énfasis añadido]

Al respecto y como se ha expuesto ya, el CONSEJO TÉCNICO se integra entre otros miembros, por asociaciones dedicadas al transporte, por lo que su intervención genera situaciones en las cuales los miembros de dicho consejo tienen incentivos para inhibir la entrada o expansión de nuevos competidores en el MERCADO RELEVANTE y, con ello distorsionar el proceso de libre competencia y concurrencia.

De acuerdo con la LTTES, los principios con los que la DIRECCIÓN resolverá conflictos entre CONCESIONARIOS o PERMISIONARIOS son calidad, eficacia, eficiencia y el trato personal que éstos den a los usuarios.³⁶⁷

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que diversos CONCESIONARIOS han intentado sin éxito ampliar su participación en el MERCADO RELEVANTE a través de la solicitud de nuevas concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA o a través de

³⁶⁵ Artículo 230 del RGLTTES.

³⁶⁶ Artículo 231 del RGLTTES.

³⁶⁷ Artículo 243 de la LTTES.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

un aumento en el número de PERMISOS DE ZONA ya obtenidos por sus PERMISIONARIOS y, derivado del ejercicio del derecho de oposición descrito, han obtenido resultados negativos.

De la información proporcionada por la DIRECCIÓN³⁶⁸ en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que del año dos mil al dos mil catorce se presentaron los siguientes escritos de oposición (solicitando una respuesta negativa a solicitudes de concesión), de conformidad con lo siguiente:

Tabla 26. Ejercicio del derecho de oposición

| Número de expediente | Solicitante | Objeto de la solicitud | AGENTES ECONÓMICOS opositores | Sentido de la resolución |
|----------------------|--|--|--|---|
| 102/2000 | Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica, A.C. | Aumento de doscientos veinte PERMISOS DE ZONA en los municipios de Culiacán y Navolato. | 1. Unión de Camioneros de Carga y Materiales para Construcción del Municipio de Culiacán, A.C.; 2. Alianza de Camioneros del Valle del Río San Lorenzo; 3. ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN | Positivo, con reducción a setenta permisos otorgados. |
| 005/2002 | Sindicato Gremial de Trabajadores Transportistas de Materiales para la Construcción y Carga en General 5 de Febrero "CROM" | Concesión con treinta y ocho PERMISOS DE ZONA en el municipio de Mazatlán. | 1. Alianza de Camioneros de Autotransportes de Carga y Materiales para Construcción en Almacenes, Zonas Federales y Carreteras del Estado de Sinaloa (SNAT "Fernando Amilpa") 2. Agrupación de Transportistas de Carga de Mazatlán, S.C. | Negativo. |
| 097/2002 | Frente Único de Transportistas Independientes, A.C. | Concesión con doscientos cincuenta PERMISOS DE ZONA en los municipios de Ahome, Guasave, | 1. Frente Único de Transportistas Independientes, A.C. 2. Unión de Transportistas de Productos Agrícolas y Carga en General de Juan José, Ríos, Municipio Guasave, Sinaloa. 3. Alianza Regional de Transportistas de Materiales de Construcción de los Municipios de Guasave y Sinaloa de Leyva, S.C.; | Negativo. |

³⁶⁸ Folios 003001 al 003031, 003058 al 003091 y 003092 al 003156 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | |
|--|--|--------------------|---|--|
| | | Choix y El Fuerte. | <ol style="list-style-type: none"> 4. Sociedad Cooperativa de Transportes de Carga "Gustavo Díaz Ordaz", S.C.L.; 5. Transportes de Carga de Materiales de para la Construcción y Objetos Similares de los Mochis, S.C.; 6. Unión de Transportistas Ejidales de Productos Agrícolas del Valle del Fuerte, S.C.; 7. ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA; 8. Alianza de Camioneros del Valle del Fuerte (SNAT "Fernando Amilpa"); 9. Alianza de Camioneros de Transporte, Carga, Materiales de Construcción y Objetos Diversos del "Río Zuaque"; 10. Alianza de Camioneros de Transporte de Carga y Materiales de Construcción del Municipio de Guasave, A.C.; 11. Transportes de Carga, S. de R.L. de C.V. 12. Unión de Autotransportes Azules del Noroeste, A.C. | |
|--|--|--------------------|---|--|

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que ninguna de las solicitudes de concesión o PERMISOS DE ZONA fue resuelta favorablemente en sus términos originales, por lo que en el 100% de los casos en que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento del ejercicio del derecho de oposición descrito (con base en información proporcionada por la DIRECCIÓN), se produjo como resultado la restricción de la entrada o expansión de otros AGENTES ECONÓMICOS solicitantes. Aunado a lo anterior, se observa que las oposiciones más recientes son del año dos mil dos, lo que podría, presumiblemente, indicar el desinterés de las personas físicas y morales de solicitar concesiones o PERMISOS DE ZONA, toda vez que es altamente probable que les sean negados, desincentivando con ello también la entrada o expansión en el MERCADO RELEVANTE.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que los escritos de oposición presentados en todos los casos han limitado la entrada a nuevos competidores, toda vez que la resolución de la DIRECCIÓN, en cada uno de los casos, motiva su decisión principalmente con lo siguiente:

- i. "El transporte de carga en oportunidad, se constituye en parte de la cadena productiva, su insuficiencia es todo lo contrario, la oferta de ese insumo debe ser o estar en equilibrio con las necesidades de los demandantes; cuando está de más genera en el plazo inmediato, conflictos intergremiales, en el corto plazo, una competencia desleal por acaparar a los demandantes genera deprecación de las tarifas, y en el largo plazo estas tarifas al no ser suficientes para

or
 JH
 G
 X
 P



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

reponer los costos de mantenimiento en que se incurre en esta actividad, un parque de unidades deteriorado y obsoleto.³⁶⁹

- ii. "Bajo el estado de las cosas que prevalen en relación a la oferta y demanda de transporte en la modalidad de carga en general en la zona económica de los municipios de Culiacán y Navolato, donde la oferta de transporte en la modalidad solicitada se encuentra utilizada, se considera que la solicitud (...) se resulta en forma positiva solo para setenta (70) permisos."³⁷⁰
- iii. "Atento a lo anterior, no es de obsequiarse la solicitud planteada por encontrarse debidamente satisfecha el servicio de transporte que pretende la solicitan en la zona correspondiente al Municipio de Mazatlán, con fundamento en lo previsto por el artículo 234 de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Sinaloa."³⁷¹
- iv. "La información obtenida arroja que estas se encuentran operando muy por debajo de su capacidad, producto entre otras cosas de la existencia de una SOBRE OFERTA en el servicio, aflorando conflictos que vez son más constantes y agresivos por parte de los choferes y de los mismos permisionarios por la competencia del trabajo y que afectan al transporte público y privado (...)"³⁷²

En particular, en relación a la solicitud interpuesta por el Frente Único de Transportistas Independientes, A.C. (097/2002), la cual negó la DIRECCIÓN, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que dicho solicitante anexó a su solicitud "un estudio de mercado (...) relacionado con el tipo de servicio solicitado"³⁷³ así como de "cartas de distinguidas empresas del ramo donde prestamos nuestro servicio, así como de productores del servicio privado, y de comisariados ejidales del sector social, donde comentan la necesidad del servicio solicitado",³⁷⁴ por lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el solicitante referido presentó evidencia sobre actuales o potenciales clientes que comentan la necesidad de un servicio como el que el solicitante podría proveer.

Lo anterior, resulta de relevancia, dado que dicho solicitante señaló como argumento para su solicitud que el estado de Sinaloa debería contar "con más y mejores prestadores de servicios (...)",³⁷⁵ a pesar de que la regulación actual del servicio no señala como requisito para entrar al mercado el criterio de calidad. En este sentido, la propia resolución de la DIRECCIÓN únicamente

³⁶⁹ Folio 003006 del EXPEDIENTE

³⁷⁰ Folio 003007 del EXPEDIENTE

³⁷¹ Folio 003063 del EXPEDIENTE; al respecto el artículo mencionado señala lo siguiente: "[c] Ejecutivo del Estado podrá decretar el cierre de una ruta o zona, respecto de algún tipo de transporte, cuando ésta se encuentre debidamente atendida. Aun cuando dicho cierre no se hubiere decretado, podrá negar las solicitudes que se presenten cuando el servicio que se pretende prestar se encuentre satisfecho."

³⁷² Folio 003110 del EXPEDIENTE.

³⁷³ Folio 003106 del EXPEDIENTE

³⁷⁴ Folio 003106 del EXPEDIENTE.

³⁷⁵ Folio 003105 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

motiva su decisión en la sobreoferta del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, sin mencionar o considerar la calidad del mismo.

Por otra parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en dichas resoluciones, la DIRECCIÓN también motiva sus decisiones con base en los criterios de preferencia señalados en la regulación y descritos en secciones anteriores, según lo siguiente:

En la solicitud 102/2000 señalada en la tabla 26, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que entre los argumentos de los CONCESIONARIOS opositores se encuentran los derechos de preferencia señalados en los artículos 196 y 197 de la LTTES.³⁷⁶ Para dicha solicitud se observa que la resolución indica que únicamente se le concederán setenta PERMISOS DE ZONA.

En la solicitud 005/2002 señalada en la Tabla 26, el CONCESIONARIO Alianza de Camioneros de Autotransportes de Carga y Materiales para Construcción en Almacenes, Zonas Federales y Carreteras del Estado de Sinaloa³⁷⁷ basa su oposición en los derechos de preferencia contenidos en los artículos 196 y 197 de la LTTES.^{378,379} En sentido similar, la Agrupación de Transportistas de Carga de Mazatlán, S.C. argumenta que:

“si el Estudio Técnico y socioeconómico que se realice, recomienda en su parte conducente, que se autoricen más permisos en la zona que comprende el Municipio de Mazatlán, primeramente tendrían que ser tomadas en cuenta las dos solicitudes que a nombre de nuestra representada se han elevado, con el fin de que cuando sea necesario se autorice aumento de 50 y 6 (sic) permisos (...)”³⁸⁰

En la solicitud 097/2002 señalada en la tabla 26, se presentaron diversos escritos de oposición, en donde también se basan los argumentos de sus promoventes opositores, entre otras cosas, en lo dispuesto por los artículos 194,³⁸¹ 196 y 197 de la LTTES.

³⁷⁶ Folios 002030 y 003024 del EXPEDIENTE.

³⁷⁷ “El solicitante presenta como pruebas “diversos escrito signados por distintas empresarios de la Ciudad y Puerto de Mazatlán donde nos otorgan el apoyo par que desarrollemos el servicio publico solicitado”. Folio 003081 del EXPEDIENTE.

³⁷⁸ “Artículo 196. Tratándose de concesiones otorgadas a Sindicatos, Sociedades Cooperativas, Alianzas y otras agrupaciones semejantes, en la autorización de los permisos gozarán de preferencia los trabajadores del volante que tengan mayor antigüedad laborando ininterrumpidamente en el transporte público estatal.

Artículo 197. Para los efectos de esta Ley y su Reglamento, se entienden por trabajadores del volante a todas aquellas personas que tienen como principal fuente de ingresos el producto de su trabajo personal desarrollado en alguna rama del transporte.”

³⁷⁹ Folio 003087 del EXPEDIENTE.

³⁸⁰ Folio 003084 del EXPEDIENTE.

³⁸¹ “Artículo 194. Las concesiones para explotar el servicio público de transporte se concederán preferentemente a quien garantice la prestación del servicio en las condiciones de calidad requeridas por esta Ley y sus Reglamentos. Entre las personas morales que garanticen la calidad del servicio a que se refiere el párrafo anterior, se encuentran las uniones, alianzas, sindicatos, sociedades cooperativas y mercantiles de trabajadores del volante legalmente constituidas, ya concesionadas o por concesionar.”

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, and the letters 'AM', 'G', and 'X' written vertically below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que el AGENTE ECONÓMICO Frente Único de Transportistas Independientes, A.C. indicó en su escrito de pruebas y alegatos que:

“es necesario que las actividades como la agrícola y la construcción que representan un elementos importante para la economía del norte de Sinaloa cuenten con más y mejores prestadores de servicios como el solicitado por los suscritos, es que (sic) decidimos formalizar esta agrupación, la que congrega como lo dijimos a tras (sic) a muchos transportistas que se le ha negado la oportunidad de prestar en forma legal un servicio que se presta desde el clandestinaje (...)”³⁸²

En relación a lo descrito, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no observa ni en la LTTES ni en el RGLTTES disposición alguna que disponga qué supuestos o parámetros configuran situaciones que pudieran “lesionar los derechos” de otros AGENTES ECONÓMICOS participantes en el MERCADO RELEVANTE y, por tanto, desencadenar el procedimiento de oposición referido.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la posibilidad de que algún tercero manifieste formalmente ante la DIRECCIÓN su oposición por la solicitud de concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA o PERMISOS DE ZONA de terceros, independientemente de que prospere o no en sus objetivos, limita la entrada y la expansión de los AGENTES ECONÓMICOS en el MERCADO RELEVANTE.

Una vez descritas todas las barreras de tipo normativo del primer grupo identificadas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, a continuación se expone cada una de las barreras del segundo grupo descrito; es decir, aquéllas que generan restricciones a la integración vertical.

VII.2.2.3. Barreras a la entrada y expansión derivadas de disposiciones normativas que generan restricciones a la integración vertical

Con base en lo anteriormente expuesto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que: i) únicamente los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS podrán prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA e; ii) incluso la LTTES establece la sanción de la revocación de la concesión y/o PERMISO DE ZONA de que se trate cuando se preste un servicio distinto al autorizado.

Por lo anterior y como se describió en la sección VII.1.1., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que ni otras modalidades del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, como son el servicio de carga exprés o el servicio de carga especial,³⁸³ ni el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA, ni el servicio público de transporte de carga de otros estados, son sustitutos del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, desde la perspectiva de la oferta.

Desde la perspectiva de la demanda, con base en información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que entre los principales AGENTES ECONÓMICOS que son usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se encuentran aquellos

³⁸² Folio 003105 del EXPEDIENTE.

³⁸³ Artículo 203 de la LTTES.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

dedicados a la industria de la construcción y a la agricultura, para los que el transporte de carga es muy importante para el desarrollo de su actividad.

Particularmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que el transporte de carga es de vital importancia para los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la construcción, toda vez que con base en información que obra en el EXPEDIENTE, la CMIC declaró lo siguiente:

“(...) en lo que respecta al transporte en general de carga, sin diferenciarlo entre particular o público, es vital en cada una de las etapas de producción de la construcción, ya que sin éste, no habría manera de enlazar la cadena de suministro (...)”³⁸⁴

Por su parte y, desde la perspectiva de la agricultura, la AARFS manifestó lo siguiente:

“(...) El servicio público de transporte de carga es fundamental para llevar a cabo las actividades agrícolas, particularmente durante el proceso de acarreo de cosechas al final de cada ciclo agrícola.

(...)

La mayoría de los productores se ve en la necesidad de contratar el servicio público de transporte de carga agrícola terrestre, consistente en camiones rabones, tórtos y tráileres (...)”³⁸⁵

En el mismo sentido, la AARSP manifestó en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE que “(...) es de mucha importancia en la actividad de la agricultura porque la mayoría de los productores no cuentan con equipo propio y por lo tanto hacen uso de dicho servicio.”³⁸⁶

Respecto de la satisfacción de su demanda, los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA sólo pueden acudir a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS toda vez que según lo que se expuso en la sección VII.1.2., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que:

- i. Existe una alta dependencia del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, considerando que para los usuarios de dicho servicio, el mismo es indispensable para el desarrollo de su actividad económica (ya sea relacionada con la construcción o la producción agrícola);
- ii. Los usuarios se enfrentan a restricciones para obtener concesiones y permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y;
- iii. Existen restricciones normativas en relación a la obtención de autorizaciones para la autoprovisión del servicio de transporte, es decir, a través del TRANSPORTE PARTICULAR, lo cual constituye una forma de sustituir el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

En este sentido y, con base en información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la DIRECCIÓN otorgó cuatrocientos noventa y ocho autorizaciones para TRANSPORTE PARTICULAR durante el período comprendido de dos mil cuatro

³⁸⁴ Folio 003278 del EXPEDIENTE.

³⁸⁵ Folio 004302 del EXPEDIENTE.

³⁸⁶ Folio 005946 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

a dos mil catorce. En particular, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en los últimos tres años de dicho período, se incrementó el número de autorizaciones otorgadas,³⁸⁷ según lo siguiente:

Tabla 27. Número de autorizaciones otorgadas para el TRANSPORTE PARTICULAR, dos mil cuatro a dos mil catorce³⁸⁸

| 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5 | 9 | 10 | 9 | 6 | 26 | 40 | 56 | 98 | 116 | 123 |

Respecto a la autoprovisión a través del TRANSPORTE PARTICULAR, la LTTES señala que:

“A las empresas constructoras y a las de compra y venta de materiales para la construcción, se les podrá autorizar el transporte de sus elementos, maquinaria, personal, o demás equipo que sea de su propiedad y lo requieran para el desarrollo de su actividad, en tanto dichos elementos formen parte del activo fijo de la empresa.”³⁸⁹ [Énfasis añadido]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que ni la LTTES ni el RGLTTES establecen qué debe entenderse por “activo fijo”. No obstante, con base en información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que la DIRECCIÓN, en su aplicación de la LTTES, entiende por “activo fijo” lo siguiente:

“(…) activo fijo: “el conjunto de bienes tangibles que utilicen los contribuyentes para la realización de sus actividades y que se demeriten por el uso en el servicio del contribuyente y por el transcurso del tiempo. La adquisición o fabricación de estos bienes tendrá siempre como finalidad la utilización de los mismos para el desarrollo de las actividades del contribuyente, y no la de ser enajenados dentro del curso normal de sus operaciones”, comprendiéndose en dicho concepto los inmuebles, maquinaria, y equipo cuyo propósito, según el objeto de la actividad de la contribuyente, es el de ser utilizados y no venderlos en el curso normal de las operaciones de la entidad; de donde se sigue, que lo que trasciende para calificar bienes tangibles como activo fijo, es que éstos tengan por objeto su aplicación en beneficio de la consecución de los fines de la empresa, (...)”³⁹⁰ [Énfasis añadido]

De lo anterior se desprende que los materiales pétreos que transportan los usuarios dedicados a la construcción, así como los productos agrícolas que transportan los usuarios dedicados a dicha actividad, no pueden considerarse como activos fijos, toda vez que entre otras razones, no son utilizados para el desarrollo de las actividades de los mismos, sino para su comercialización y con ello, el cumplimiento de su objeto social.

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que dada su actividad comercial, los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la construcción, ya sea a la construcción, desarrollo y comercialización de vivienda, o a la venta de materiales para la construcción, así como

³⁸⁷ Folio 003158 del EXPEDIENTE.

³⁸⁸ Folio 003158 del EXPEDIENTE.

³⁸⁹ Artículo 225 de la LTTES.

³⁹⁰ Folios 002851 y 002852 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

aquellos dedicados a la actividad agrícola, requieren transportar los insumos que utilizan para sus actividades y no únicamente sus “activos fijos”.

En relación con la autoprovisión del transporte de carga, a través del TRANSPORTE PARTICULAR, desde la perspectiva de la industria de la construcción, la CMIC señaló que:

“(…) En los casos que el afiliado sea auto-suficiente en relación al transporte de carga, y utilice sus propios medios de transporte para efectos de llevar sus propios materiales de un lugar a otro, es “visitado”, ya sea por representantes de alguna Alianza de Transportes, por algún inspector de Vialidad y Transportes del Estado de Sinaloa, o en su defecto, por ambos, para efectos de orillarlos a ceder un porcentaje de dicho transporte, a favor de la Alianza (…)”³⁹¹ [Énfasis añadido]

En el mismo sentido, y en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, la CMIC señaló que sus afiliados han presentado dificultades para autoproverse el servicio de transporte de carga, a través del TRANSPORTE PARTICULAR debido a que:

“(…) Al momento de ejercer su derecho de transportar sus propios materiales y/o insumos con sus propios medios de transporte, los afiliados han encontrado diversos problemas, los cuales, en su totalidad, cuentan con dos principales antagonistas, que son, las autoridades de vialidad y transportes, en forma de inspectores, y los representantes y afiliados de las denominadas Alianzas de Transportistas (…)”³⁹²

En complemento a lo anterior, la CMIC también indicó que:

“(…) es necesario precisar que los afiliados de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción [CMIC] no se auto-proveen un servicio público de transporte de carga en general, siendo un servicio de transporte particular y/o privado de carga, lo cual es un derecho que les ha sido privado, tanto por parte de la Dirección de Vialidad y Transportes del Gobierno del Estado de Sinaloa [DIRECCIÓN] y/o de las Alianzas Transportistas.

La gravedad de las actuaciones irregulares antes mencionadas, repercute directamente en el funcionamiento de la industria de la construcción en Sinaloa, al estar supeditados a la firma y/o acatamiento de convenios fuera del marco legal, con claras ventajas hacia las Alianzas Transportistas, ya que son obligatorios aún y para aquellos que cuenten con la infraestructura suficiente para el transporte de los materiales y/o insumos propios.”³⁹³ [Énfasis añadido]

En ese mismo sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, la Delegación Sinaloa Norte de la CMIC declaró que:

“(…) si el transportista tiene carros propios nos tenemos que obligar con la Alianza a que ellos harán 66% de los servicios y nosotros 34%. Cuando el transportista no tiene carros propios la Alianza

³⁹¹ Folio 003279 del EXPEDIENTE.

³⁹² Folio 003282 del EXPEDIENTE.

³⁹³ Folio 003287 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, a signature below it, and initials 'AMH', 'G', 'X', and 'R' further down.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

proveerá el 100% de los servicios, nosotros no podemos contratar a un tercero, sólo las Alianzas (...)"³⁹⁴

"(...) Si llevo mi documentación a la Dirección de Transporte para que me permitan utilizar mis propios transportes para trasladar, aunque cumpla con todos los requisitos legales, no me entregarán el permiso de auto-transporte si no les llevo este convenio privado firmado con las Alianzas. Así me obligan a ir con la Alianza para que se otorgue este permiso de auto-transporte (...)"³⁹⁵ [Énfasis añadido]

"(...) Nosotros tenemos que cumplir con muchos requisitos y aunque lo hagamos la autoridad nos niega el permiso para transportar nuestros propios insumos si no contamos con la venia de las Alianzas (...)"³⁹⁶

Asimismo, por lo que respecta a la autoprovisión del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, desde la perspectiva de la agricultura, la AARFS señaló que:

"(...) Es muy común que productores socios que tienen equipos propios para el transporte de sus cosechas no puedan utilizarlos, debido a los siguientes factores:

- a) Por tramitar y no obtener el permiso de carga particular que autoriza la Delegación Estatal de Vialidad y Transporte.
- b) Por la condición restrictiva y limitada con la que se otorgan los permisos de carga particular, evidenciando un sesgo de la autoridad a autorizarlos con la menor vigencia posible para desincentivar las solicitudes.
- c) Aun (sic) contando con el permiso de carga particular, los productores que cuentan con equipos propios son objeto de presión y acoso constante de parte de la alianza correspondiente, en colusión con los agentes de vialidad y transporte para obstruir la libre movilidad de la cosecha y productos.
- d) Por las excesivas revisiones y supervisiones de los agentes de vialidad y transporte, auspiciadas por las alianzas para entorpecer el desempeño de los vehículos de carga particular, que provocan frecuentes multas, detenciones arbitrarias del vehículo y daños ocasionados a los productos agrícolas por las demoras provocadas por dichas acciones.
- e) Por la actuación arbitraria, injusta, corporativa y facciosa con la que actúan tanto las autoridades de vialidad y transporte que dependen del Gobierno del Estado como por las alianzas, para obstruir cualquier tipo de transporte particular de cualquier productor que cuente con equipos propios para transportar sus propios productos."³⁹⁷ [Énfasis añadido]

Adicionalmente, la AARFS indicó que "se tiene la presunción de que varios socios se han abstenido de solicitar una concesión y/o permiso para prestar el servicio público de transporte de

³⁹⁴ Folio 000624 del EXPEDIENTE.

³⁹⁵ Folios 000624 y 000625 del EXPEDIENTE.

³⁹⁶ Folio 000626 del EXPEDIENTE.

³⁹⁷ Folio 004307 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

*carga en general dado que asumen que sería imposible obtenerla, dado el régimen que se maneja para obtener unas concesiones.*³⁹⁸

De lo anterior se desprende que las disposiciones normativas contenidas en la LTTES respectivas, limitan la posibilidad que tienen los constructores y los agricultores de autoproveerse el servicio de transporte de carga, toda vez que al no cumplir con los requisitos establecidos por la LTTES, particularmente por no ser activo fijo lo que transportan como parte de su actividad económica, esto les impide la obtención de las autorizaciones necesarias para el TRANSPORTE PARTICULAR, a que hace referencia el artículo 225 del citado ordenamiento. Con ello, derivado de la norma en comento, se impide la integración vertical de dichos AGENTES ECONÓMICOS.

Ahora bien, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, si bien la LTTES restringe el alcance del TRANSPORTE PARTICULAR, algunos constructores optan por adquirir PERMISOS DE ZONA con las alianzas CONCESIONARIAS.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que según la CMIC:

“Aunque las constructoras tengan camiones se tienen que arreglar con las alianzas, tienen que darle una comisión a las alianzas para que el constructor pueda operar con sus propios camiones.”³⁹⁹
[Énfasis añadido]

En complemento a lo anterior, la Delegación Sinaloa Norte de la CMIC declaró que:

“(…) si el transportista tiene carros propios nos tenemos que obligar con la Alianza a que ellos harán 66% de los servicios y nosotros 34%. Cuando el transportista no tiene carros propios la Alianza proveerá el 100% de los servicios, nosotros no podemos contratar a un tercero, sólo las Alianzas (…)”⁴⁰⁰

Con base en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que algunos constructores han adquirido concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA, a efecto de autoproveerse el servicio; sin embargo, no ha representado una solución toda vez que las UNIDADES pertenecientes a dichos constructores son asignadas por la alianza CONCESIONARIA a otras construcciones, argumentando que se debe respetar el turno asignado, según lo siguiente:

- i. El Presidente de la Delegación Sinaloa de la CMIC manifestó que *“muchos de nuestros constructores tienen sus camiones con la Alianza. El permiso de la Alianza cuesta 200 mil pesos.”*⁴⁰¹

³⁹⁸ Folio 004306 del EXPEDIENTE.

³⁹⁹ Folio 000543 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁰ Folio 000624 del EXPEDIENTE.

⁴⁰¹ Folio 000554 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

ii. El Presidente de la Delegación Sinaloa de la CMIC agregó: "(...) *no sé si sea un permiso nuevo o si quiénes lo tienen lo están vendiendo, porque en los periódicos publican la venta de permisos.*"⁴⁰²

iii. La CMIC señaló que:

"(...) **Tenemos conocimiento de que algunos afiliados (...) han adquirido concesiones o permisos de transporte público de transporte de carga en general. Sin embargo, los mismos afiliados expresan que ello no representó ninguna solución, ya que las Alianzas Transportistas, en detrimento, envían los transportes de dichos constructores a obras y/o lugares que no son los propios, con el pretexto de que hay "turnos" y que se debe respetar el orden de dichos turnos (...)**"⁴⁰³ [Énfasis añadido]

"(...) Los constructores no se autoproveen el servicio público de transporte de carga en general (...)"⁴⁰⁴

iv. La CMIC también señaló que sus afiliados:

"(...) **si han presentado quejas respecto de problemáticas con el servicio público de transporte de carga en general, las cuales han consistido, en (...) [b]loqueos por parte de Alianzas de Transporte. Aseguramiento/Decomiso de vehículos propiedad de los afiliados, por parte de personal de la Dirección de Vialidad y Transportes del Estado de Sinaloa. Negociación de tarifas fuera de todo cauce legal. Las alianzas transportistas, derivado del poder absoluto que gozan con apoyo de las autoridades de Vialidad y Transportes de Gobierno del Estado, obligan a los afiliados a "aceptar" tarifas mayores a las autorizadas y publicadas en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa, fuera de los precios de mercado (...)**"⁴⁰⁵ [Énfasis añadido]

"(...) [P]or ningún motivo la Alianza permite al afiliado y/o asociado, aún y cuando tenga concesión de Transporte Público de Carga en General, el trasladar sus propios materiales a la obra que en ese momento construya."⁴⁰⁶

v. Desde la perspectiva de los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la agricultura y que son usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE la AARFS señaló que:

"(...) el socio Edgardo Valdez Valdez ha tenido interés de obtener una concesión y la ha solicitado ante las instancias correspondientes, pero no le ha sido posible obtenerla.

Se tiene la presunción de que varios productores socios se han abstenido de hacerlo, porque asumen que les sería imposible lograrlo, dado el régimen cerrado con el que se maneja el otorgamiento de nuevas concesiones de parte del Gobierno del Estado."⁴⁰⁷ [Énfasis añadido]

⁴⁰² Folio 000554 del EXPEDIENTE.

⁴⁰³ Folio 003281 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁴ Folio 003282 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁵ Folio 003283 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁶ Folio 005128 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁷ Folio 004306 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and several initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En ese sentido y conforme a lo antes expuesto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que aunque los usuarios obtuviesen una concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, un PERMISO DE ZONA, o las autorizaciones necesarias para el TRANSPORTE PARTICULAR, éstos no podrían ser considerados como una fuente de abasto alternativa del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que SEMILLAS SAN RAFAEL declaró que:

"(...) Aproximadamente el 90% de las cosechas que se mueven del campo a la ciudad las mueven los aliancistas (...)

(...) Cuando hay exceso de demanda, como no hay capacidad para atender a todos, las autoridad (sic) se hacen del ojo gordo para permitir "transporte pirata" a fin de sacar toda la cosecha (...)

(...) Los aliancistas solo nos dan oportunidad de dar el servicio cuando ellos ya no pueden abastecerlo directamente (...)

(...) Los aliancistas adapta (sic) sus vehículos para la agricultura a fin de que sirvan sus camiones de volteo de construcción, siendo que no están autorizados para este servicio con la finalidad de que ellos sigan acaparando el servicio de transporte (...)

(...) Hay muchos tráiler pero son poco eficientes porque la alianza no quiere actualizarse, manejan tórtos porque no pueden entrar a las trillas. Es decir, puede haber muchos camiones pero no son los adecuados para el trabajo (...)"⁴⁰⁸

Desde la perspectiva de la oferta y, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, el secretario general del Sindicato Estatal de Autotransporte de la CTM declaró que:

"(...) La Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa [LTTES] el artículo 225 habla con claridad la carga particular, dice que los artículos que sean propiedad de las empresas ellas pueden hacer sus acarreos. El problema es que las empresas se van más allá de lo que establece la LTTES (...)"⁴⁰⁹

De igual forma, señaló que:

"(...) Nosotros nunca hemos osado pedirles que nos den la carga particular, sin embargo, por sus quejas hemos tenido que ceder nuestro trabajo en carga pública (...)

(...) los empresarios quieren hacer todo el traslado de carga ellos mismos. Lo quieren hacer ellos solos, no le interesa que nosotros los transportistas nos quedemos sin trabajo. El servicio público de transporte es aquél por el que se recibe una retribución económica, es fletear en su carro por otra gente. Ese servicio público de transporte es el que quieren hacer los empresarios. Si ellos quieren mover sus propios bienes o materiales y no cobran por ese servicio a nosotros no nos

⁴⁰⁸ Folios 000800 y 000801 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁹ Folio 000762 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures in blue ink on the right margin, including the word "esto" and several illegible signatures.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

incumbe, pero cuando quieren cobrar extra por ese servicio, entonces, ya no les corresponde a ellos sino a nosotros (...).⁴¹⁰

En ese sentido, el secretario general del Sindicato Estatal de Autotransporte de la CTM concluyó en su declaración que:

"(...) La Ley da derecho a los empresarios para que participen en el transporte de carga particular. El acuerdo que existe entre el empresario y el transportista en servicio de carga pública, el cual es aquel por el que existe una retribución, es porque nosotros les cedimos una parte de nuestro trabajo. La participación varía de muchos factores que se negocian en la mesa. Por ejemplo en el norte se acostumbra que participen con el 34%, pero los empresarios siempre quieren más (...)."⁴¹¹ [Énfasis añadido]

Sobre la posibilidad de los constructores para autoproverse el transporte de carga, la CMIC señaló que:

"Cada vez que se inicia una obra, ante el Gobierno, en Vialidad y Transporte del Estado, se acredita con contrato en mano que se va a trabajar en una obra y se acredita la ruta en la que se va a mover los materiales. Así se otorga un permiso para el auto-transporte, en ese permiso no se señala ningún porcentaje límite de auto-carga, pero en la práctica los transportistas exigen mover el 70 por ciento, a veces el 80 por ciento. Al final lo que acaba ocurriendo en las obras es una negociación con los transportistas, la constructora tiene que negociar para que no se pare la obra."⁴¹² [Énfasis añadido]

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que como resultado directo de las disposiciones normativas descritas, se restringe la integración vertical en el MERCADO RELEVANTE y desde la perspectiva de los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, se les impone un sobre costo que en condiciones de competencia efectiva no existiría.

La anterior conclusión deriva de lo señalado en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE por:

i. El Presidente de la Delegación Sinaloa de la CMIC, quien señaló:

"Yo calculo que al menos sube un 25% los costos por tener que negociar o contratar con los transportistas en lugar de poder auto transportar el material."⁴¹³ [Énfasis añadido]

ii. El Tesorero de la Delegación Sinaloa Norte de la CMIC, quien señaló:

"(...) No sé exactamente qué tanto ahorro tendríamos los constructores si no tuviéramos que contratar los servicios que prestan las Alianzas con estas tarifas, pero yo calculo aproximadamente un 30% a 40% de ahorros. (...)."⁴¹⁴ [Énfasis añadido]

⁴¹⁰ Folio 000762 del EXPEDIENTE.

⁴¹¹ Folio 000764 del EXPEDIENTE.

⁴¹² Folios 000552 y 000553 del EXPEDIENTE.

⁴¹³ Folio 000553 del EXPEDIENTE.

⁴¹⁴ Folio 000626 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

iii. Rafael Rojo Montoya, de SEMILLAS SAN RAFAEL⁴¹⁵ y señaló:

“Actualmente, cuando no hay tanto negocio, entre un 10% y 15% se ahorrarían los clientes, pero en proyectos de época de vacas gordas, **el ahorro de los clientes por utilizar transportistas independientes en vez de aliancistas se ahorraría hasta el 40%.**”⁴¹⁶ [Énfasis añadido]

iv. La AARFS, quien señaló:

“Se tiene un ahorro importante en costos cuando el productor utiliza sus propios camiones para el traslado de sus productos. Pero más importante que el ahorro de costos es la disponibilidad que tiene el productor de contar con un vehículo seguro, confiable y la flexibilidad para optimizar los tiempos, la cantidad de carga y la oportunidad para resolver necesidades imperiosas de movilidad y traslado de productos que son muy sensibles a daños provocados por el clima (...).”⁴¹⁷ [Énfasis añadido]

Con base en lo expuesto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que, derivado de las normas referidas, se distorsiona el proceso de libre competencia en el MERCADO RELEVANTE, toda vez que se impide a los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA el autoproverseer el servicio, mismo que es fundamental para el desarrollo de su actividad económica y, además:

- i. Se impide la generación de las ganancias en eficiencia derivadas de la integración vertical (se mantiene doble marginalización);
- ii. Se elimina la disciplina de precios que la posibilidad de integrarse verticalmente podría ejercer sobre los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS;
- iii. Se restringe la posibilidad para los usuarios de desarrollar programas logísticos que permitan la eficiencia al disminuir costos, mejoras en sus procesos de producción y distribución, mejorías en el manejo de inventarios, reducción de precios de venta, entre otros; y;
- iv. Se elimina la posibilidad de que proveedores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA ineficientes se vean incentivados a salir del mercado. Por ejemplo, aquéllos que presten un servicio deficiente, de mala calidad, poca diferenciación, con precios altos e injustificados, lo cual le resta contestabilidad al MERCADO RELEVANTE y reduce su condición competitiva.

Una vez descrita la totalidad de las barreras normativas del segundo grupo (que generan restricciones a la integración vertical) identificadas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, a continuación, se expone cada una de las barreras del tercer grupo descrito (que generan o incentivan situaciones de conflicto de interés):

⁴¹⁵ Folio 000797 del EXPEDIENTE.

⁴¹⁶ *Idem.*

⁴¹⁷ Folio 004308 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

VII.2.2.4. Barreras derivadas de disposiciones normativas que generan o incentivan situaciones de conflicto de interés que involucran al CONSEJO TÉCNICO

Como ya se expuso en la sección IV.2.2., respecto del otorgamiento de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, la DIRECCIÓN tiene entre sus principales atribuciones:

“(…) Someter a la consideración del Consejo Técnico Estatal de Vialidad y Transportes, las resoluciones administrativas para concesiones nuevas, así como los estudios para la fijación de tarifas; (…)”⁴¹⁸ [Énfasis añadido]

De lo anterior se advierte que la DIRECCIÓN, como unidad administrativa dependiente de la SECRETARÍA y a su vez del GOBERNADOR, previo al ejercicio de su facultad para otorgar las concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, deberá someter a la opinión que realice el CONSEJO TÉCNICO, independientemente de la factibilidad de los estudios socioeconómicos y técnico, a que hacen referencia los artículos 232 de la LTTES⁴¹⁹ y 231 del RGLTTES.⁴²⁰

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las disposiciones normativas descritas, que establecen la injerencia del CONSEJO TÉCNICO en cuanto al otorgamiento de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, genera una situación de conflicto de interés, toda vez que como ya se expuso a detalle en la sección IV.2.2., dicho CONSEJO TÉCNICO se integra en la siguiente forma:

“I. Un Presidente, que será designado por el Gobernador del Estado; II. Un Secretario Técnico, que será nombrado y removido libremente por el Presidente; y III. Con **Consejeros Propietarios**, y sus respectivos suplentes, que representen a los sectores público, privado y social, **entre los que se deberá contar a transportistas agrupados en organizaciones estatales y a la sociedad civil.**”⁴²¹ [Énfasis añadido]

Con base en lo señalado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte que los AGENTES ECONÓMICOS prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, representados a través de organizaciones estatales, participan directamente en la toma de decisiones del CONSEJO TÉCNICO, lo cual los posibilita para no otorgar opinión favorable para el otorgamiento de nuevas concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, impidiendo así

⁴¹⁸ Fracción VII del artículo 26 del RISGG.

⁴¹⁹ “Artículo 232. No podrá otorgarse concesión, permiso de ruta o zona, sin la previa realización de los estudios socioeconómicos y técnicos que fundamenten la resolución correspondiente.”

⁴²⁰ “Artículo 231. Practicado el estudio socioeconómico y técnico de la ruta o zona, se resolverá de plano concediendo o negando las pretensiones del o los solicitantes y declarando o no fundadas, en todo o en parte, las oposiciones presentadas. En caso de negativa, corresponderá a la Secretaría General de Gobierno y a la Dirección General, extender la resolución respectiva.”

⁴²¹ Artículo 6 del RGLTTES.

[Handwritten signatures and initials in the right margin]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

la entrada de nuevos competidores al MERCADO RELEVANTE y privilegiando intereses personales o gremiales.

Adicionalmente y, con base en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que no existen contrapesos al interior del CONSEJO TÉCNICO que permitan, por ejemplo, la representación de los AGENTES ECONÓMICOS del lado de la demanda, como son aquellos dedicados a la industria de la construcción, toda vez que la CMIC señaló que *“no ha sido convocada, ni le es permitida la participación en ninguno de los Consejos, Comités o Comisiones mencionados”*.⁴²²

Por su parte y, desde la perspectiva de los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA dedicados a la agricultura, la AARFS indicó que: *“no ha participado en dichos Consejos, Comités o Comisiones, ya que no ha sido invitada para tal efecto”*.⁴²³

Con base en las anteriores consideraciones, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las disposiciones normativas referidas distorsionan el proceso de libre competencia y concurrencia en el MERCADO RELEVANTE, generan una situación de conflicto de interés y podrían restringir la entrada de nuevos competidores al MERCADO RELEVANTE al no ser posible que obtengan la concesión indispensable para ello en caso que el CONSEJO TÉCNICO emita opinión desfavorable sobre su solicitud de concesión, sin considerar su aptitud competitiva y los beneficios derivados de la presión competitiva que nuevos entrantes ejercerían sobre los AGENTES ECONÓMICOS que ya ofrecen el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Adicionalmente, tanto en la LTTES como en el RGLTTES, no se observan criterios objetivos que el CONSEJO TÉCNICO deba tener en consideración para motivar sus decisiones al respecto, así como transparencia en la toma de decisiones al interior del mismo. Dicho punto toma mayor relevancia pues los estudios socioeconómicos y técnicos, a que hacen referencia los artículos 232 de la LTTES y 231 del RGLTTES, podrían resultar favorables, y a pesar de ello, la opinión que emita el CONSEJO TÉCNICO podría resultar desfavorable.

VII.2.2.5. Barreras que limitan la competencia en los mercados internacionales

En relación a las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales, que en términos de la fracción V del artículo 7 de las DISPOSICIONES pueden considerarse como barreras a la entrada, dicho artículo señala 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 (...).”

⁴²² Folio 003286 del EXPEDIENTE.

⁴²³ Folio 004309 del EXPEDIENTE.

200

G



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Al respecto y, como ya se describió en la sección VII.1.7., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el mercado relevante consiste, en su dimensión producto y geográfica, en el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en cada uno de los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa:

- i. Para transportar materiales de construcción o materiales pétreos.
- ii. Para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general.

Dado que el interés económico principal de los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS es la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el estado de Sinaloa, resulta imposible que exista competencia en el MERCADO RELEVANTE que se origine en los mercados internacionales.

VII.2.2.6. Barreras constituidas por prácticas de los AGENTES ECONÓMICOS

Respecto de la existencia de prácticas realizadas por los GRUPOS DE INTERÉS ECONÓMICO conformados por los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS como participantes en el el MERCADO RELEVANTE, las DISPOSICIONES señalan en su fracción VI del artículo 7 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:

(...)

VI. Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; (...). [Énfasis añadido]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los GRUPOS DE INTERÉS ECONÓMICO conformados por los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS como participantes en el MERCADO RELEVANTE podrían incurrir en el uso de mecanismos previstos en la LTTES y el RGLLTES, para evitar la entrada de nuevos competidores, en dos etapas del proceso para la obtención de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA, el cual es el mismo en cada uno de los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa, tanto para transportar materiales de construcción o materiales pétreos como para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general. Por lo anterior, el análisis de dicho tema se realizará de manera general.

VII.2.2.6.1. Publicidad de las solicitudes y derecho de oposición

Como se menciona en la sección VII.2.2.7.3., así como en el análisis de los elementos relacionados con la fracción II del artículo 7 de las DISPOSICIONES contenido en la sección VII.2.2.2., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que para obtener una concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA, se deberá publicar la solicitud en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa y en uno de los de mayor circulación de la zona en cuestión; lo anterior, a fin de que otros AGENTES ECONÓMICOS puedan ejercer su derecho de oposición, en términos de los artículos 228 y 229 del RGLTTES.

[Handwritten signatures and initials on the right margin]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En este sentido, los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS que ya se encuentran prestando el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA tienen la oportunidad de presentar sus escritos de oposición en contra de quien pretenda entrar al mercado o expandir su operación y de esta forma evitar su entrada o expansión.

Como se explicó anteriormente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que se han presentado durante el período comprendido de dos mil a dos mil catorce, tres escritos de oposición en los cuales la DIRECCIÓN resolvió las solicitudes de concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en sentido negativo o con una reducción en los PERMISOS DE ZONA solicitados.⁴²⁴

No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que lo anterior no puede considerarse como una restricción constituida por prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos en el MERCADO RELEVANTE, toda vez que el artículo 229 del RGLTTES faculta a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS a ejercer dicho derecho de oposición.

VII.2.2.6.2. Opinión del CONSEJO TÉCNICO para obtener una concesión y/o PERMISO DE ZONA

Como ya se expuso en la sección VII.2.2.4., la DIRECCIÓN tiene a su cargo la facultad para otorgar las concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, así como los PERMISOS DE ZONA, previa opinión que realice el CONSEJO TÉCNICO. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el CONSEJO TÉCNICO está integrado entre otros miembros, por representantes de los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS, lo cual podría generar una situación de conflicto de interés y derivar en que el CONSEJO TÉCNICO no otorgue su opinión favorable para el otorgamiento de nuevas concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA.

Sin embargo, de la composición del CONSEJO TÉCNICO señalada en el artículo 6 del RGLTTES, y como se muestra en la tabla 20, se observa que existen otros miembros con voz y voto que participan en las decisiones de dicho CONSEJO TÉCNICO, como son los funcionarios estatales, o AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la construcción.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la interacción al interior del CONSEJO TÉCNICO no puede considerarse como una restricción constituida por prácticas realizadas por los AGENTES ECONÓMICOS ya establecidos en el MERCADO RELEVANTE, sino que se deriva de la regulación establecida en el RGLTTES.

⁴²⁴ Folios 003001 al 003031, 003058 al 003091 y 003092 al 003156 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

VII.2.2.7. Barreras constituidas por actos o disposiciones jurídicas que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios

En relación a los subsidios otorgados por AUTORIDADES PÚBLICAS, las DISPOSICIONES señalan en su fracción VII del artículo 7 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:

(...)

VII. Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios."

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existen los siguientes elementos que sugieren la existencia de actos de las AUTORIDADES PÚBLICAS que podrían configurar barreras a la entrada para nuevos competidores en el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior, toda vez que existen situaciones de conflicto de interés y/o de algunos actos o disposiciones emitidos por la DIRECCIÓN o el CONSEJO TÉCNICO pueden resultar en preferencia o trato discriminatorio hacia ciertos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS.

VII.2.2.7.1. Nombramiento del titular de la DIRECCIÓN

Como ha quedado señalado anteriormente, la DIRECCIÓN es un órgano de la administración pública estatal, encargado de la substanciación de los diversos procedimientos relacionados con las solicitudes para obtener una concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISO DE ZONA.

Asimismo, la DIRECCIÓN al ser parte de la administración pública estatal, le rige y debe acatar tanto las disposiciones contenidas en la CPESIN, como las contenidas en los demás ordenamientos aplicables a sus atribuciones, incluyendo la LTTES, el RGLTTES y la LRASPES.

En ese sentido, el titular de la DIRECCIÓN, en ejercicio de sus atribuciones como servidor público⁴²⁵ y como titular de dicho órgano de gobierno, tiene la obligación de "(...) **salvaguardar los principios de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad**⁴²⁶ y **eficiencia** (...) conforme al ejercicio de sus funciones (...)".⁴²⁷ [Énfasis añadido]

⁴²⁵ Artículo 2 de la LRASPES, mismo que a la letra dice: "Artículo 2. Es sujeto de esta Ley, toda persona física que desempeñe o haya desempeñado un empleo, cargo o comisión, de cualquier naturaleza en la administración pública estatal (...), con independencia de la jerarquía, denominación y origen del empleo, cargo o comisión, así como del acto jurídico que les dio origen."

⁴²⁶ Artículo 6, fracción VIII, de la LRASPES, mismo que a la letra dice: "Artículo 6. Para los efectos de esta Ley se entenderá por: (...) VIII. Principio de imparcialidad: Consiste en no desvirtuar el ejercicio de la función pública para beneficiar intereses personales, familiares o de negocios; (...)"

⁴²⁷ Artículo 14 de la LRASPES.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

De igual forma, la LRASPES establece que:

“Artículo 15. Todo servidor público, tendrá los siguientes deberes:

(...)

- XV. **Excusarse de intervenir**, por motivo de su encargo, en cualquier forma en la atención, tramitación o resolución de asuntos en los que tenga interés personal, familiar o de negocios, incluyendo aquéllos de los que pueda resultar algún beneficio para él, su cónyuge o parientes consanguíneos o por afinidad hasta el cuarto grado, o parientes civiles, o para terceros con los que tenga relaciones profesionales, laborales o de negocios, o para socios o sociedades de las que el servidor público o las personas antes referidas formen o hayan formado parte (...). [Énfasis añadido]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que el titular de la DIRECCIÓN, es el C. Domingo Ramírez Armenta,⁴²⁸ quién al mismo tiempo que desempeña su cargo público, es PERMISIONARIO en virtud de que es titular de al menos un PERMISO DE ZONA, de conformidad con información contenida en el EXPEDIENTE que señala que el PERMISO DE ZONA número “000733” se encuentra registrado a nombre de “RAMIREZ ARMENTA DOMINGO”, mismo que emana de la concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA otorgada en favor de la “ALIANZA DE CAMIONEROS DE TRANSPORTE DE CARGA Y MATERIALES DE CONSTRUCCION DEL MUNICIPIO DE GUASAVE”.⁴²⁹

Adicionalmente, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, SEMILLAS SAN RAFAEL declaró que:

“(…), nosotros teníamos una flotilla de 20 y ellos [los aliancistas] una de 300 camiones ellos querían toda la carga o si no bloqueaban la carretera, (...) Al final lo que pasó es que el dueño de la bodega dijo que le interesaba meter trailers, (sic) como los que manejamos nosotros por ser más eficiente (...), por eso les dijo a los de la alianza que le consiguieran 10 trailers (sic) para transportarlas al barco. Entre esos 10 trailers (sic) están los 2 de Domingo (el actual director de Vialidad y Transporte del estado de Sinaloa), y 8 de los líderes viejos de la alianza que tienen permisos de la alianza, ósea (sic) estatal y federal con doble placa, lo cual está prohibido”.⁴³⁰ [Énfasis añadido]

Al respecto y, como ya se mencionó en la sección VII.2.2.1., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existe una disposición normativa que establece como incompatibilidad para obtener concesiones y/o PERMISOS DE ZONA, el ostentar un cargo público, según lo establece el RGLTTES:

“Artículo 221. Para obtener concesión o permisos de ruta o zona, se requiere:

I. De las personas físicas:

- a) Ser mexicano.
- b) Ser mayor de edad.

⁴²⁸ Folio 002843 del EXPEDIENTE.

⁴²⁹ Folio 001946 del EXPEDIENTE.

⁴³⁰ Folio 000799 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

c) Ser de reconocida (sic) y observar buena conducta.

d) No ser servidor público.

e) No tener antecedentes penales por comisión de delitos intencionales; (...)”.⁴³¹ [Énfasis añadido]

Derivado de lo anterior y, en consideración que el titular de la DIRECCIÓN es a la vez servidor público y PERMISIONARIO, siendo que el RGLTTES marca como requisito para obtener concesiones y/o PERMISOS DE ZONA que la persona física que lo solicita no sea servidor público, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que pudiera existir situaciones de trato preferencial hacia ciertos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS, y/o de conflicto de interés entre el desempeño de las funciones del C. Domingo Ramírez Armenta, actual titular de la DIRECCIÓN, y su carácter simultáneo de PERMISIONARIO, toda vez que la DIRECCIÓN a su cargo es el órgano facultado para otorgar las concesiones y PERMISOS DE ZONA, necesarios para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

De igual forma, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la DIRECCIÓN, a través de su titular, ha manifestado a un tercero usuario del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA sobre su supuesta obligación de contratar la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA con una alianza CONCESIONARIA. Al respecto y, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, el CONMIMEX manifestó que:

“Nosotros consideramos que debe eliminarse la obligación de contratar una Alianza. Yo he visto que nos obligan a contratarlos, el Director Estatal de Tránsito me comentó que era parte de la obligación de una empresa, no me mostró una ley pero me lo dijo (...)”.⁴³² [Énfasis añadido]

Adicionalmente, con base en información obtenida en fuentes públicas y que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que:

“(…) El titular de Vialidad y Transportes, Domingo Ramírez Armenta, (...) es “juez y parte”, al pertenecer todavía como socio de la alianza de transportistas de Guasave, por lo que “no hay objetividad en la toma de decisiones”.⁴³³

En el mismo sentido, la Delegación Sinaloa Norte de la CMIC declaró que:

“(…) tienen un gran coto de poder, el Director de Transportes y Vialidad (sic) es un aliancista (...)”⁴³⁴ [y que] (...) [I]a autoridad se muestra omisa al cumplimiento de la Ley. Si no hay un acuerdo entre el constructor y la Alianza, se le puede llamar a la Autoridad para que intervenga, pero en realidad no soluciona nada (...)”.⁴³⁵

Por otra parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el titular de la DIRECCIÓN también es miembro integrante del CONSEJO TÉCNICO, con derecho de voz y voto, lo que representa que, al

⁴³¹ Artículo 221 del RGLTTES.

⁴³² Folio 000594 del EXPEDIENTE.

⁴³³ Folio 006088 del EXPEDIENTE.

⁴³⁴ Folio 000624 del EXPEDIENTE.

⁴³⁵ Folio 000625 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

ser a la vez titular de la DIRECCIÓN, integrante del CONSEJO TÉCNICO y PERMISIONARIO, las decisiones tomadas por la DIRECCIÓN y el CONSEJO TÉCNICO puedan no ser objetivas y estar viciadas de forma y fondo. Ello derivado del potencial incentivo para que los actos o disposiciones emitidos por la DIRECCIÓN o el CONSEJO TÉCNICO otorguen preferencia hacia ciertos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS. Lo anterior, toda vez que al participar directamente en la toma de decisiones para el otorgamiento de concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA, cuenta con todas las atribuciones necesarias y suficientes para decidir negativamente sobre el otorgamiento de concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA, en protección y favorecimiento de sus intereses privados como PERMISIONARIO.

No pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, que la Alianza de Camioneros de Transporte de Carga y Materiales de Construcción del Municipio de Guasave, quien es la CONCESIONARIA de la cual emana el PERMISO DE ZONA que detenta el titular de la DIRECCIÓN, es la CONCESIONARIA que cuenta con el mayor número de PERMISOS DE ZONA registrados actualmente, con un total de quinientos cuarenta y dos PERMISOS DE ZONA.⁴³⁶

Con base en las consideraciones anteriores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las situaciones de conflicto de interés descritas distorsionan el proceso de libre competencia y concurrencia en el MERCADO RELEVANTE toda vez que generan distorsiones subjetivas en el proceso de toma de decisiones del titular de la DIRECCIÓN, así como de cualquier otro funcionario que intervenga en el proceso de solicitud o renovación de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y PERMISOS DE ZONA, pues existen incentivos para que dichos funcionarios se aparten de su interés primario (es decir, el correcto desempeño y cumplimiento de sus funciones públicas) al estar influidos por un interés secundario (es decir, sus actividades privadas como AGENTES ECONÓMICOS con participación en el MERCADO RELEVANTE).

Adicionalmente, lo anterior podría inhibir la entrada o expansión de nuevos competidores al MERCADO RELEVANTE al ser posible que sus solicitudes para obtener las concesiones y/o PERMISOS DE ZONA indispensables para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA sean rechazadas subjetivamente y sin considerar criterios objetivos como su aptitud competitiva y a sabiendas de que el proceso de toma de decisiones por parte de la DIRECCIÓN y/o sus funcionarios, no necesariamente ocurre en términos de imparcialidad y objetividad.

VII.2.2.7.2. Plazos no establecidos en la regulación

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que de dos mil a dos mil catorce se presentaron⁴³⁷ un total de cincuenta y ocho solicitudes ante la DIRECCIÓN, de las cuales treinta y siete corresponden a solicitudes de concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

⁴³⁶ Folios 001939 al 001949 del EXPEDIENTE.

⁴³⁷ La fecha de presentación de solicitud es diferente a la fecha de publicación, por lo que en algunos casos puede variar el año.

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

DE CARGA⁴³⁸ y, veintiuno a PERMISOS DE ZONA. De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que:

- i. Treinta y cuatro de dichas solicitudes (veintidós para concesión y doce para PERMISOS DE ZONA) corresponden a solicitudes pendientes de resolución, de las cuales, catorce tienen más de diez años con dicho estatus;
- ii. Existen siete solicitudes para obtener una concesión con resolución negativa, de las cuales cuatro fueron resueltas al año siguiente de presentada su solicitud, mientras que en tres casos, la DIRECCIÓN tardó en resolver doce años para dos casos y seis para otro caso.⁴³⁹ El promedio de resolución para dichas solicitudes es aproximadamente de cinco años;
- iii. Existen en total diecisiete solicitudes resueltas por la DIRECCIÓN positivamente (ocho solicitudes de concesión y siete solicitudes de PERMISOS DE ZONA).

Lo anterior, se observa en la tabla siguiente:

Tabla 28. Concesiones y PERMISOS DE ZONA (otorgados, pendientes y negados)⁴⁴⁰

| Año | Número de solicitudes de concesión pendientes ⁴⁴¹ | Número de solicitudes de aumento de PERMISOS DE ZONA pendientes | Número de solicitudes de concesión positivas | Número de solicitudes de aumento de PERMISOS DE ZONA positivas | Número de solicitudes de concesión Negativas | Número de solicitudes de aumento de PERMISOS DE ZONA negativas | Total |
|------|--|---|--|--|--|--|-------|
| 2000 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 9 |
| 2001 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 5 |
| 2002 | 2 | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 7 |
| 2003 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 5 |
| 2004 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2005 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 2006 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 4 |

⁴³⁸ Folios 005190 y 005191 del EXPEDIENTE.

⁴³⁹ Las solicitudes fueron realizadas, una en el año dos mil y resulta en dos mil uno; cuatro en el año dos mil dos y resueltas dos de ellas en dos mil tres y dos en el año dos mil catorce; una en el año dos mil tres y resulta al año siguiente, y la última solicitada en dos mil ocho y resulta en dos mil catorce.

⁴⁴⁰ Folios 005190 y 005191 del EXPEDIENTE.

⁴⁴¹ Las solicitudes de concesión también incluían PERMISOS DE ZONA.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and the letters 'GF' and 'f.'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | | | |
|--------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| 2007 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 2008 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 5 |
| 2009 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| 2010 | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 2011 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 2012 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 2013 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2014 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Total | 22 | 12 | 8 | 9 | 7 | 0 | 58 |

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los solicitantes de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA, no cuentan con normas o criterios que establezcan tiempos predeterminados y específicos para obtener una resolución por parte de la DIRECCIÓN en respuesta a sus solicitudes; Asimismo, la LTTES o el RGLTTES, tampoco establecen la figura de la afirmativa o negativa ficta para aquellos casos en que la DIRECCIÓN exceda de cierto tiempo sin emitir resolución alguna.

Por lo anterior, quienes realicen una solicitud, ya sea de una concesión nueva, de un aumento en el número de PERMISOS DE ZONA o una ampliación de la zona permitida, no pueden planificar sus inversiones toda vez que podrían transcurrir más de catorce años antes de tener una resolución por parte de la DIRECCIÓN.⁴⁴² Así, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa un trato discriminatorio los actos o disposiciones emitidas por la DIRECCIÓN en relación a las respuesta a las solicitudes de concesión y/o PERMISOS DE ZONA, puesto que para algunas de ellas se resolvió al año siguiente de haber presentado la misma, y para otras han transcurrido más de diez años sin que el solicitante tenga una respuesta.

Adicionalmente destaca que de dos mil a dos mil catorce el número de solicitudes de aumento de PERMISOS DE ZONA ascendieron a nueve lo que representa el 6.3% (las solicitudes de concesión incluían PERMISOS DE ZONA por lo que incluyendo estos últimos, representan el 8.7% del total de PERMISOS DE ZONA vigentes en dos mil catorce). Por su parte, en ese mismo lapso el número de solicitudes de concesión positivas fueron ocho, lo que representa 8.9% del total.

⁴⁴² Lo anterior, toda vez que nuestro periodo investigado comienza en el año dos mil catorce, sin embargo, la DIRECCIÓN proporcionó información que solicitudes de mil novecientos ochenta y cinco fueron resueltas en el año dos mil catorce.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large 'B' and 'G' with arrows pointing to the text.]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

VII.2.2.7.3. Publicación de las solicitudes

Adicionalmente, y como se mencionó en la sección VII.2.2.2.8., de la información proporcionada por la DIRECCIÓN⁴⁴³ en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que de dos mil a dos mil catorce se presentaron tres escritos de oposición (solicitando una respuesta negativa a solicitudes de concesión). Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa lo siguiente:

- i. Para el primer caso,⁴⁴⁴ la solicitud se hizo pública el dieciocho de agosto del año dos mil.⁴⁴⁵ La solicitud se presentó al GOBERNADOR el nueve de diciembre de mil novecientos noventa y nueve, mientras que la resolución de los estudios técnicos se emite el veintiuno de octubre de dos mil nueve,⁴⁴⁶ es decir, nueve años después de publicada la solicitud.
- ii. Para el segundo caso,⁴⁴⁷ el Sindicato Gremial de Trabajadores Transportistas de Materiales para la Construcción y Carga en General 5 de Febrero "CROM" hizo pública su solicitud el veintidós de febrero de dos mil dos⁴⁴⁸ y se emitió la resolución (en sentido negativo) el cinco de diciembre de dos mil tres, es decir más de año y medio después de realizada la solicitud.
- iii. Para el tercer caso,⁴⁴⁹ señalado en la tabla 26, el Frente Único de Transportistas Independientes, A.C. publicó su solicitud el catorce de febrero de dos mil tres⁴⁵⁰ y el estudio socioeconómico se emitió el veintidós de marzo de dos mil seis,⁴⁵¹ es decir, tres años después de realizada la publicación mencionada.

Para los tres casos señalados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el promedio para resolver sobre los escritos de oposición es de cuatro punto cinco años.⁴⁵² Adicionalmente, los mismos fueron resueltos en todos los casos en sentido negativo o con una reducción en los PERMISOS DE ZONA solicitados.

Por lo anteriormente expuesto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el largo tiempo que tarda la DIRECCIÓN en emitir sus resoluciones relativas a concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y los PERMISOS DE ZONA, junto con el número reducido de solicitudes positivas manifiestas y las barreras a la entrada o expansión que enfrentan los AGENTES

⁴⁴³ Folios 003001 al 003031, 003058 al 003091 y 003092 al 003156 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁴ Número de expediente 102/2000, de Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica, A.C.

⁴⁴⁵ Folio 003020 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁶ Folio 003008 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁷ Número de expediente 005/2002.

⁴⁴⁸ Folio 003036 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁹ Número de expediente 097/2002.

⁴⁵⁰ Folio 003116 del EXPEDIENTE.

⁴⁵¹ Folio 003101 del EXPEDIENTE.

⁴⁵² $(110+22+13)/3=48.3$

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller initials below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

ECONÓMICOS interesados en participar en el MERCADO RELEVANTE, son producto del procedimiento discrecional, poco transparente y discriminatorio a favor de los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS incumbentes.

VII.2.2.7.4. Facultades del GOBERNADOR

Por otra parte, como ya se mencionó, la LTTES dispone que para fijar el número de permisos que deban explotarse en cada una de las zonas concesionadas, se estudiará el número de vehículos que sean necesarios para prestar en forma eficiente el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y procurando que los autorizados para explotar la zona obtengan ingresos justos, así como las cantidades necesarias para reponer y mantener en condiciones apropiadas las UNIDADES destinadas a la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.⁴⁵³

Adicionalmente, el GOBERNADOR puede estimar que ciertas zonas se encuentran debidamente atendidas, y por tanto, la demanda por el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA satisfecha, lo que amerita que éste cierre o niegue solicitudes adicionales de concesión.⁴⁵⁴ Por lo anterior, aun cuando la solicitud no tenga escritos de oposición presentados, el GOBERNADOR podrá negar las solicitudes de concesión y/o permisos.

En este sentido, los solicitantes no tienen la certeza de obtener la concesión y/o permisos necesarios para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, ya sea de materiales de construcción o materiales pétreos o para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general. Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los AGENTES ECONÓMICOS tiene pocas posibilidades y certeza para tener acceso a los insumos principales para prestar el SERVICIO PÚBLICO TRANSPORTE DE CARGA en cualquiera de los dos segmentos de mercado, debido principalmente a la falta de plazos claros y prestablecidos, la posibilidad de presentar escritos de oposición y, las facultades del GOBERNADOR para otorgar o negar las solicitudes de concesión, abrir o cerrar zonas para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, fijar el número de PERMISOS DE ZONA y, fijar y modificar tarifas, todos ellos contemplados en la LTTES y el RGLTTES.

VII.2.3. Fracción III del artículo 59 de la LFCE: la existencia y poder de los competidores

Conforme al artículo 59, fracción III, de la LFCE, se establece como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante se deberá considerar los siguientes elementos:

“Artículo 59. Para (...) resolver sobre condiciones de competencia (...), deberán observarse los siguientes elementos: (...)

III. La existencia y poder de sus competidores (...).”

⁴⁵³ Artículo 199 de la LTTES.

⁴⁵⁴ Artículo 234 de la LTTES y 242 del RGLTTES.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, a smaller one below it, and several initials (including 'G' and 'X') further down.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

De conformidad con la fracción III del artículo 59 de la LFCE, la existencia y poder de los competidores constituyen elementos a considerar para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en los mercados relevantes. En este sentido, como se observa en la tabla 17 de la sección VII.2.1., para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general existen quince municipios en los cuales un CONCESIONARIO cuenta con más del 40% de las UNIDADES permisionadas para este tipo de servicio; en el municipio de Concordia no hay UNIDADES permisionadas para este tipo de transporte; mientras que en Navolato y Culiacán un CONCESIONARIO cuenta con el 35% y 20% de la UNIDADES, respectivamente.

De igual forma, como se observa en la tabla 18, para transportar materiales de construcción o materiales pétreos existen quince municipios en los cuales un CONCESIONARIO cuenta con más del 40% de las UNIDADES asignadas a este tipo de servicio, y en los tres restantes el CONCESIONARIO con más UNIDADES permisionadas cuenta con más del 20%.

No obstante que la participación de algunos de los CONCESIONARIOS en el MERCADO RELEVANTE puede resultar elevada, como se mencionó en el análisis de la fracción I del artículo 59 de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existe un CONCESIONARIO con la capacidad de fijar precios o restringir el abasto en el mercado del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en cada uno de los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa, ya sea para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, o para transportar materiales de construcción o materiales pétreos.

Adicionalmente, a pesar de que: i) existen otros oferentes en el MERCADO RELEVANTE, ya sea para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, o para transportar materiales de construcción o materiales pétreos y que; ii) algunos de ellos pueden también tener participaciones significativamente altas, el hecho de que ninguno tenga la capacidad de modificar, fijar o establecer precios o restringir el abasto elimina cualquier poder que éstos pudieran tener en el MERCADO RELEVANTE.

Por los elementos antes mencionados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que: i) en el MERCADO RELEVANTE existen diversos competidores con participaciones de mercados menores a las mostradas en las tablas 17 y 18, y que; ii) ninguno de estos participantes tiene algún grado de poder de mercado que pueda disciplinar a los CONCESIONARIOS más grandes en los mercados relevantes.

VII.2.4. Fracción IV del artículo 59 de la LFCE: las posibilidades de acceso del o de los AGENTES ECONÓMICOS y sus competidores a fuentes de insumos

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 (...), deberán observarse los siguientes elementos: (...)



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

IV. Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos (...)"

Al igual que en el caso del análisis de los elementos relacionados con la fracción I del artículo 59 de la LFCE, en cuanto a la capacidad para fijar precios o restringir el abasto y, la fracción II del artículo 59 de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que en el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA el análisis de las posibilidades de acceso de los AGENTES ECONÓMICOS a fuentes de insumo, UNIDADES, es similar para los servicios que componen los mercados relevantes en dieciocho municipios del estado de Sinaloa para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, y para transportar materiales de construcción o materiales pétreos. Por ello, el análisis consiste en una discusión de manera global, puesto que los elementos analizados son aplicables a la totalidad de los mercados relevantes.

VII.2.5. Fracción V del artículo 59 de la LFCE: comportamiento reciente de los AGENTES ECONÓMICOS

Conforme al artículo 59, fracción V de la LFCE, se establece que como elemento de análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante se deberá considerar lo siguiente:

"Artículo 59. Para (...) resolver sobre condiciones de competencia (...), deberán observarse los siguientes elementos: (...)

V. El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado (...)"

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que para el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos se han celebrado contratos entre las empresas constructoras y los CONCESIONARIOS, mismos que establecen un porcentaje de la carga que deberá atender cada una de las partes, así como bloqueos de las obras como medio de presión para negociar los contratos antes mencionados.

Mientras que para el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, se han observado diversos bloqueos que tienen por objeto que los usuarios sólo hagan uso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, según se expone en las siguientes secciones.

VII.2.5.1. Contratos

Con base en información que obra en el EXPEDIENTE,⁴⁵⁵ esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que se han celebrado contratos entre AGENTES ECONÓMICOS para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para el transporte de materiales de construcción o materiales pétreos, en los cuales se especifica el porcentaje de acarreo o traslados que realizarán los CONCESIONARIOS, y el porcentaje que realizará el contratante con sus propias UNIDADES.

⁴⁵⁵ Folios 000632 al 000662 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the number '3'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Al respecto, con base en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, el Sindicato Estatal del Autotransporte CTM argumenta que los acuerdos a los que llegan con los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se negocian dependiendo de "(...) muchos factores que se negocian en la mesa. Por ejemplo, en el norte se acostumbra a que participen con el 34%".⁴⁵⁶

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que para el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para el transporte de materiales de construcción o de materiales pétreos, los porcentajes de acarreo frecuentemente acordados en los contratos referidos son los siguientes:

- La Delegación Sinaloa Norte de la CMIC señala que los porcentajes de acarreo pueden llegar al 66% en favor de los CONCESIONARIOS.⁴⁵⁷
- La Delegación Sinaloa de la CMIC señala que "los transportistas argumentan que ellos deben mover el 70 por ciento de la carga (...) sin embargo estos porcentajes pueden variar, por ejemplo en el sur del Estado pueden exigir hasta el 80%-20%".⁴⁵⁸

En dicho sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de la celebración de los siguientes contratos entre CONCESIONARIOS y usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para trasportar materiales de construcción o materiales pétreos:

[Espacio intencionalmente en blanco]

⁴⁵⁶ Folio 000764 del EXPEDIENTE.

⁴⁵⁷ Folio 000624 del EXPEDIENTE.

⁴⁵⁸ Folio 000551 del EXPEDIENTE.

20

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



COMISION FEDERAL DE
CONFERENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar
Expediente No. IEBC-002-2015
Servicio público de transporte de carga en general con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa

007549

Tabla 29. Contratos entre empresas constructoras y CONCESIONARIOS transportar materiales de construcción o materiales pétreos⁴⁵⁹

| Fecha | Empresa | CONCESIONARIOS | Porcentaje | Ubicación ⁴⁶⁰ | Vigencia | Tarifa ⁴⁶¹ (pesos) | Otros |
|----------------------|--------------------------------|--|--|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|
| 1 de junio de 2005 | Constructora Gusa S.A. de C.V. | ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA | 50% | Los Mochis ⁴⁶² | - | - | |
| 5 de octubre de 2009 | Hiza Constructora S.A. de C.V. | ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA | 50% ⁴⁶³ | Fracionamiento Ubi Villa del Rey. | Hasta la culminación de la obra. | 9.16 4.57 | |
| 31 de marzo de 2015 | Constinblock S.A. de C.V. | ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA Transportes de Carga de Materiales para la Construcción y Objetos similares de los Mochis, S.C. Alianza de Camioneros de transporte de carga de materiales de construcción y objetos diversos del "Río Zuaque". | 66% los CONCESIONARIOS 34% la constructora ⁴⁶⁴ | Ahome ⁴⁶⁵ | Hasta la culminación de la obra. | 10.80 5.40 | 1. Los dos primeros CONCESIONARIOS prestaran el servicio en el municipio de Ahome y el Fuerte. 2. La tercera solo en El Fuerte. ⁴⁶⁶ 3. Los CONCESIONARIOS prestaran el servicio siempre y cuando la |

⁴⁵⁹ Folios 000616 al 000662 del EXPEDIENTE.

⁴⁶⁰ Ubicación de la obra.

⁴⁶¹ La primera cifra se refiere a la tarifa del primer kilómetro y la segunda cifra a la tarifa cobrada por cada uno de los kilómetros subsiguientes.

⁴⁶² El acuerdo no corresponde a una obra.

⁴⁶³ En el acuerdo no se señala el porcentaje, sin embargo, la Delegación Sinaloa Norte de la CMIC reporta que el porcentaje es de 50%.

⁴⁶⁴ El contrato señala que acuerdan esos porcentajes "basándose en el último acuerdo de la CMIC".

⁴⁶⁵ Conservación mediante la reconstrucción del camino alimentador E.C. INT.-Compuertas-Compuertas-E.C L.M. Ahome de km 2+000 al km 5+400, municipio de Ahome.

⁴⁶⁶ Sólo tiene permiso para operar en el municipio de El Fuerte.

[Handwritten signature and initials]



Servicio público de transporte de carga en general con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa

| | | | | | | | |
|---------------------|--------------------------------|---|---|----------------------------------|----------------------------------|---------------|--|
| 31 de marzo de 2015 | Hiza Constructora S.A. de C.V. | ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA Transportes de Carga de Materiales para la Construcción y Objetos similares de los Mochis, S.C. Alianza de Camioneros de transporte de carga de materiales de construcción y objetos diversos del "Rio Zuaque". | 66% los CONCESIONARIOS 34% la constructora | Ahome y El Fuerte ⁴⁶⁷ | Hasta la culminación de la obra. | 10.80 5.40 | constructora este a) corriente de los pagos. 1. El primer pago por concepto de servicio será quince días después las facturas para revisión 2. Los pagos posteriores serán semanalmente. |
|---------------------|--------------------------------|---|---|----------------------------------|----------------------------------|---------------|--|

⁴⁶⁷ El contrato señala que requiere de los servicios de transporte de carga en los municipios de Ahome y El Fuerte.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa lo siguiente:

- Cada uno de los contratos fue celebrado entre AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la construcción y CONCESIONARIOS.
- Los acarreos (prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para trasportar materiales de construcción o materiales pétreos) ocurren entre los municipios de Ahome y El Fuerte.
- La ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA es parte en cada uno de los contratos referidos, y cuenta con 59.83% de los PERMISOS DE ZONA para operar en el municipio de Ahome.
- El segundo CONCESIONARIO con mayor número de PERMISOS DE ZONA en el municipio de Ahome es Transportes de Carga de Materiales para la Construcción y Objetos Similares de los Mochis, S.C., con 26.21%.
- En el municipio de El Fuerte, los CONCESIONARIOS con mayor número de PERMISOS DE ZONA son la ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA con 44.97%, y, la Alianza de Camioneros de Transporte de Carga de Materiales de Construcción y Objetos Diversos del "Río Zuaque", con 31.48%.
- Las tarifas que se pactan en los contratos coinciden con las vigentes publicadas en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa.
- Los porcentajes de "acarreo" que estipulan los contratos, no señalan la forma en que se repartirán los acarreos (prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para trasportar materiales de construcción o materiales pétreos) entre los PERMISIONARIOS miembros de los CONCESIONARIOS correspondientes.

Por otra parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que se han celebrado contratos entre AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la construcción, representadas por la CMIC, y CONCESIONARIOS con presencia principalmente en el norte de estado, adheridos a los sectores CTM y CNOP,⁴⁶⁸ para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales de pétreos o de construcción dentro de la ciudad de Los Mochis y funcionarios del gobierno del estado de Sinaloa.

Como ejemplo de contratos que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica el "Acuerdo de compromiso", celebrado el veinte de mayo de dos mil cinco entre la ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA; Transportes de Carga de Materiales para la Construcción y Objetos similares de los Mochis, S.C.; Alianza de Camioneros de transporte de carga de materiales de construcción y objetos diversos del "Río Zuaque";⁴⁶⁹ y la CMIC.

⁴⁶⁸ Folios 000632 al 000662 del EXPEDIENTE.

⁴⁶⁹ Representantes de las organizaciones concesionadas en el norte de estado para el transporte en general y de materiales para la construcción adheridas a los sectores CTM y CNOP.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and the initials 'AM' and 'G# 0'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En dicho contrato, comparece también "el titular"⁴⁷⁰ y entonces Subdirector de Transportes de la DIRECCIÓN y, tiene por objeto que "LOS TRANSPORTISTAS" y "LA C.M.I.C." acuerdan del manera libre y voluntaria que el transporte de materiales para la construcción se hará en una proporción del 66% para los "LOS TRANSPORTISTAS" y el 34% "LA C.M.I.C."⁴⁷¹

Adicionalmente, se establecen las zonas (municipios) en las que los CONCESIONARIOS podrán operar; sin embargo, dichas zonas corresponden a las autorizadas por la DIRECCIÓN, es decir, los CONCESIONARIOS 1 y 2 podrán realizar acarreos entre Ahome y El Fuerte, mientras que el CONCESIONARIO 3, podrá realizar acarreos siempre del municipio de El Fuerte hacia Ahome, pero no servicios locales en el municipio de Ahome, lo anterior, en línea con la zonas autorizadas a dichos CONCESIONARIOS.

Finalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que en relación con actividades de bloqueo, según se abordará en la sección siguiente, en dicho contrato las partes se obligan "a no invadir, bloquear y obstaculizarse entre estas agrupaciones cuando una de ellas haya celebrado el contrato de referencia".⁴⁷² Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que dicha afirmación, implícitamente sugiere la existencia de bloqueos para el caso en que las mercancías sean transportadas por alguna persona que no sea una alianza del transporte como medida de presión para que los contraten a ellos, como se abordará en la sección siguiente.

VII.2.5.2. Bloqueos para los AGENTES ECONÓMICOS

En este sentido y, con base en lo señalado por ARRENCOSA en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la construcción en el estado de Sinaloa, han enfrentado bloqueos por parte de algunos PERMISIONARIOS y/o CONCESIONARIOS, según lo siguiente:

"Yo estuve tres semanas haciendo movimientos con camiones dentro de la misma obra y los transportistas llegaron a plantarse afuera (...) Ellos querían hacer esos movimientos dentro del terreno (...) Cuando terminé de usar el material de adentro del terreno tuve que traer más, tres camiones entraron al terreno pero al traer el cuarto inicio bloqueo, no dejaron que entrara mi material al terreno, ponían sus camiones y su gente para impedirlo".⁴⁷³

Asimismo, con base en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los bloqueos son una práctica que se ha realizado de forma generalizada desde hace años en el estado de Sinaloa:

"Aunque es un problema de años, se ha reposicionado en la opinión pública por el tamaño de la inversión que realiza la compañía (...) en la construcción de la planta de fertilizantes en Topolobampo, cuyas maniobras han sido bloqueadas por los aliancistas."⁴⁷⁴

⁴⁷⁰ Folio 000652 del EXPEDIENTE.

⁴⁷¹ Folio 000659 del EXPEDIENTE.

⁴⁷² Folio 000653 del EXPEDIENTE.

⁴⁷³ Folio 000749 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁴ Folio 000200 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Por su parte, respecto de los bloqueos que enfrentan los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la agricultura, con base en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, la AARFS señaló lo siguiente:

“Es muy común que productores socios que tienen equipos propios para el transporte de sus cosechas no puedan utilizarlos, debido a los siguientes factores:

- a) Por tramitar y no obtener el permiso de carga particular que autoriza la Delegación Estatal de Vialidad y Transporte.
- b) Por la condición restrictiva y limitada con la que se otorgan los permisos de carga particular, evidenciando un sesgo de la autoridad a autorizarlos con la menor vigencia posible para desincentivar las solicitudes.
- c) **Aun contando con el permiso de carga particular, los productores que cuentan con equipos propios son objeto de presión y acoso constante de parte de la alianza correspondiente, en colusión con los agentes de vialidad y transporte para obstruir la libre movilidad de la cosecha y productos.**
- d) Por las excesivas revisiones y supervisiones de los agentes de vialidad y transporte, auspiciadas por las alianzas para entorpecer el desempeño de los vehículos de carga particular, que provocan frecuentes multas, detenciones arbitrarias del vehículo y daños ocasionados a los productos agrícolas por las demoras provocadas por dichas acciones.
- e) Por la actuación arbitraria, injusta, corporativa y facciosa con la que actúan tanto las autoridades de vialidad y transporte que dependen del Gobierno del Estado como por las alianzas, para obstruir cualquier tipo de transporte particular de cualquier productor que cuente con equipos propios para transportar sus propios productos.”⁴⁷⁵ [Énfasis añadido]

Con base en los elementos antes señalados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que existen elementos que hacen suponer la existencia de acciones de los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS que restringen el proceso de libre competencia y/o las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE. No obstante lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las acciones antes mencionadas se derivan, primero, como resultado de una incorrecta interpretación y aplicación de algunos artículos de la LTTES y el RGLTTES y, segundo, por una participación activa de la DIRECCIÓN en la firma de los contratos referidos, en donde fomenta y consiente dicho comportamiento.

VII.2.6. Fracción VI del artículo 59 de la LFCE: otros elementos

El artículo 59, fracción VI, de la LFCE, establece que como elemento para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el mercado relevante se deberá considerar lo siguiente:

“Artículo 59. Para (...) resolver sobre condiciones de competencia (...), deberán observarse 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”

⁴⁷⁵ Folio 004307 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top right and several smaller ones below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Al respecto, el artículo 8 de las DISPOSICIONES señala 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."

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el análisis del grado de posicionamiento del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en ambos segmentos de mercado no resulta de aplicación, puesto que, como se mencionó anteriormente, existen esquemas de asignación de trabajo dentro de las alianzas CONCESIONARIAS, es decir, el trabajo se reparte equitativamente entre todos los PERMISIONARIOS cuyos PERMISOS DE ZONA emanan de dicha concesión, y los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA sólo pueden acudir para satisfacer su demanda a los CONCESIONARIOS existentes en la zona en que requieran el servicio.

Por otro lado, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación no resulta de aplicación puesto que el análisis versa sobre el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, el cual está sujeto a PERMISOS DE ZONA por lo que no es posible el acceso a importaciones puesto que se trata de mercados locales, con dimensión geográfica en cada uno de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa.

Finalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el análisis sobre la existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores, tampoco aplica puesto que el análisis versa sobre el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, el cual está sujeto a PERMISOS DE ZONA por lo que no es posible abastecer la demanda de los consumidores desde otros mercados, con lo cual aunque los consumidores tuvieran disposición de asumir el costo por acudir a otro mercado, la regulación establecida en diversos artículos de la LTTES y el RGLTTES impide la existencia de otros proveedores.

VII.3. Conclusión del análisis para resolver sobre condiciones de competencia efectiva en el MERCADO RELEVANTE

Con base en las consideraciones anteriores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que existen elementos para determinar preliminarmente que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO, en específico en el MERCADO RELEVANTE.

Lo anterior, según lo establecido en la fracción III del artículo 94 de la LFCE, toda vez que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye lo siguiente:

[Handwritten signatures and initials on the right margin]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

No existen AGENTES ECONÓMICOS con alta participación de mercado que puedan fijar precio o restringir el abasto.

Existen diversas disposiciones normativas contenidas tanto en la LTTES como en el RGLTTES que distorsionan al proceso de libre competencia y concurrencia en los mercados relevante, generando barreras a la competencia y libre concurrencia de tipo normativo de tres tipos principales:

- i. Barreras a la entrada o expansión en el mercado derivadas de disposiciones normativas que generan:
 - CONCESIONARIOS con altos niveles de participación en el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior se observa ya que en once de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa existen CONCESIONARIOS con participaciones mayores al 50% en el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA de insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general.⁴⁷⁶
 - De igual forma, para el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales de construcción o pétreos, en once de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa existen CONCESIONARIOS con participaciones mayores al 50%.⁴⁷⁷
- ii. Tarifas establecidas por el GOBERNADOR: El GOBERNADOR es el encargado de aprobar las tarifas que cobran los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, tanto para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, como para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general. En este sentido, si bien no se pueden modificar las tarifas de forma unilateral, se requiere la opinión previa del CONSEJO TÉCNICO que tiene entre sus integrantes a representantes de la CTM, CNC, CROC y de la CNOP. Derivado de lo anterior se modifican los incentivos de los transportistas, toda vez que éstos no pueden competir mediante la libre asignación de precios. En este sentido se han observado diferentes bloqueos y acuerdos a fin de negociar con la cantidad de servicio ofrecida.
- iii. Barreras a la competencia derivadas de disposiciones normativas que generan restricciones a la integración vertical en el mercado.
- iv. Barreras a la competencia derivadas de disposiciones normativas o actos de AUTORIDADES PÚBLICAS que generan o incentivan situaciones de conflicto de interés en el mercado.

⁴⁷⁶ En ambas métricas, los municipios con mayor participación al 50% en SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA de insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general son Mazatlán; Cosalá; Choix; Elota; Escuinapa; Rosario; San Ignacio; El Fuerte; Sinaloa; Guasave y Badiraguato.

⁴⁷⁷ En ambas métricas, los municipios con mayor participación al 50% en SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA prestar servicio a materiales construcción o pétreos son: Choix; Elota; Escuinapa; El Fuerte; Mazatlán; Badiraguato; Angostura; Salvador Alvarado; Mocorito; Concordia y San Ignacio.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Existen otras barreras significativas a la libre competencia y concurrencia de tipo conductuales en el MERCADO RELEVANTE que limitan o impiden el proceso de competencia y libre concurrencia en el mismo. No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, concluye que las mismas son derivadas o incentivadas directamente por la interpretación, cumplimiento y aplicación de un conjunto de disposiciones normativas establecidas en la LTTES y el RGLTTES.

VIII. Análisis de los efectos anticompetitivos derivados de la existencia de barreras normativas a la entrada y la expansión

Conforme al análisis realizado en el presente dictamen preliminar, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO, derivado de disposiciones legales previstas en la LTTES y el RGLTTES que conforman barreras normativas a la entrada y expansión, las cuales se relacionan con el otorgamiento de una concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS POR ZONA en el MERCADO RELEVANTE. Dichas barreras normativas obstaculizan el libre acceso a nuevos competidores y limitan la expansión de algunos de los existentes en el MERCADO RELEVANTE y, como se mostrará en la presente sección, generan efectos anticompetitivos con lo cual se distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO.

No obstante que en el MERCADO RELEVANTE se hace una separación de los mercados del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos y para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, en lo subsecuente de esta sección se analizan los efectos anticompetitivos de forma conjunta para ambos mercados. Lo anterior, toda vez que dichos efectos tienen como origen las mismas barreras normativas de entrada que se analizaron en la sección VII.2 para ambos mercados.

En este sentido, a continuación se presenta un análisis integral de los efectos anticompetitivos detectados que dichas barreras normativas a la entrada y expansión generan al proceso de competencia y libre concurrencia. Derivado del mismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que las disposiciones jurídicas referidas y contenidas en la LTTES y el RGLTTES constituyen barreras a la competencia y libre concurrencia en términos de la fracción IV del artículo 3 de la LFCE, toda vez que indebidamente impiden o distorsionan el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO.

En resumen, en la presente sección se expondrán los siguientes efectos anticompetitivos:

En cuanto al régimen de concesiones y permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA:

- Es un sistema proclive a generar ventajas exclusivas a favor de algunos AGENTES ECONÓMICOS, principalmente a aquellos ya establecidos en el mercado y en detrimento de otros;
- Genera esquemas de negocio ineficientes, como los relacionados con la estructura o conformación del capital y trabajo; e

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large 'P' and other illegible marks.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- Incentiva que no existan plazos específicos para que la DIRECCIÓN responda a solicitudes de otorgamiento de concesión y/o PERMISO DE ZONA.

Respecto al otorgamiento de PERMISOS DE ZONA:

- No se aprovechan las economías de escala inmersas en la actividad del transporte, desperdiciando recursos de los propios oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; y
- No se ajustan la demanda y oferta del servicio, segmentando el mercado y limitando los incentivos para competir por el mercado.

En cuanto a las facultades del GOBERNADOR sobre la determinación de zonas y el número de permisos existentes en cada una de ellas:

- Generan incertidumbre sobre el momento, circunstancias y criterios bajo los cuales se abren o cierran zonas, o se limita el número de permisos.

En cuanto a las facultades del GOBERNADOR para fijar y modificar tarifas:

- Limitan la contestabilidad en el mercado, y eliminan los incentivos para la entrada y expansión de los competidores en el mercado;
- Eliminan los incentivos para que los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS compitan vía precios, y por medio de mejoras en la calidad de sus servicios;
- Incentivan el establecimiento de "acuerdos de acarreo" que incrementan los costos de negociación y que derivan en pérdidas tanto para CONCESIONARIOS, PERMISIONARIOS y usuarios del servicio; e
- Incentivan el establecimiento discrecional de sobrepagos y, por lo tanto, incrementos en los costos para los usuarios del servicio.

En cuanto a las restricciones para que los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a otras actividades, como las de construcción o a la actividad agrícola, se autoproveen el servicio de transporte:

- Disminuyen la presión competitiva a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS y con ello, se eliminan los incentivos para mejorar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; e
- Incrementan las posibilidades de establecer mecanismos de precios que incurran en una doble marginalización, toda vez que los usuarios no pueden internalizar los costos del transporte.

En cuanto a las disposiciones en la LTTES y el RGLTTES que otorgan diversos derechos preferencia a ciertos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS:

- Limitan la entrada de nuevos competidores y la expansión de algunos de los existentes;
- Inhiben los incentivos para mejorar los servicios provistos;

Handwritten mark resembling a stylized 'B' or '3'.

Handwritten signature or initials.

Handwritten mark resembling an 'X'.

Handwritten mark resembling 'GA'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- Impiden a posibles nuevos competidores y a los existentes la realización de planes de inversión sustentados en la resolución favorable de solicitudes de concesión y/o PERMISOS DE ZONA; c
- Incentivan el establecimiento de "acuerdos de acarreo" entre usuarios y prestadores del servicio, en los cuales se fijan los porcentaje de traslados que realizarán cada uno.

En cuanto a disposiciones normativas que propician situaciones de conflicto de interés, o actos de la DIRECCIÓN y el CONSEJO TÉCNICO que incentivan preferencia hacia algunos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS:

- Crean incentivos para que algunos AGENTES ECONÓMICOS existentes en el mercado sean favorecidos y se restrinja la entrada de nuevos competidores.

VIII.1. Efectos derivados del régimen de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PERMISOS DE ZONA y del tiempo para resolver solicitudes.

Como se mencionó en la sección VII.2.2.2.1, el régimen de concesiones y de PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, constituye una barrera a la entrada para que nuevos AGENTES ECONÓMICOS puedan acceder a prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, o una barrera a la expansión para los existentes, a través de la obligación establecida en la LTTES para que los permisos otorgados a los PERMISIONARIOS dependan de la concesión de algún CONCESIONARIO.

Asimismo, en dicha sección se analizó que las disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES no establecen plazos y criterios claros que den certeza a los AGENTES ECONÓMICOS sobre el resultado derivado de las solicitudes de otorgamiento de concesión y PERMISOS DE ZONA.

A continuación se analiza cómo cada una de estas disposiciones normativas a la entrada y expansión configura barreras a la competencia en el MERCADO RELEVANTE.

El régimen de concesión y PERMISOS DE ZONA modifica la estructura de toma de decisiones de los AGENTES ECONÓMICOS, lo que podría desincentivar su interés por la obtención de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y de PERMISOS DE ZONA. Por un lado, las concesiones pueden ser otorgadas a personas físicas o morales.⁴⁷⁸ En el caso de las primeras, el otorgamiento está limitado a que de ellas sólo puedan emanar hasta tres PERMISOS DE ZONA.⁴⁷⁹ Por el contrario, para las segundas, no se establece un límite en el número de PERMISOS DE ZONA que de ellas emane, salvo que se sujeten a la condición de que dicho número de permisos responda a las necesidades del servicio que se establece a juicio de la DIRECCIÓN.⁴⁸⁰

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, a signature in the middle, and initials 'AF' and 'f' at the bottom.

⁴⁷⁸ Artículo 189 de la LTTES.
⁴⁷⁹ Artículo 193 de la LTTES.
⁴⁸⁰ Artículo 192 de la LTTES.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el sistema de concesiones y permisos existente en el estado de Sinaloa resulta en un sistema proclive a generar ventajas exclusivas a favor de cierto tipo de personas, según se explica a continuación. Lo anterior con base en que se observó que en el MERCADO RELEVANTE:

- i. Se identifican a treinta y siete CONCESIONARIOS, de cuyas concesiones emanan tres mil setecientos noventa y dos permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general. De dicho número de CONCESIONARIOS, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que treinta y cuatro son personas morales y tres personas físicas.
- ii. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica a setenta y nueve CONCESIONARIOS de los cuales emanan PERMISIONARIOS con UNIDADES para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA autorizados para transportar materiales de construcción o materiales pétreos. De dicho número, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que treinta y ocho son personas morales, de cuyas concesiones emanan tres mil quinientos veintidós PERMISOS DE ZONA, y cuarenta y uno son personas físicas.

En este sentido, se observa que de las concesiones del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA tanto para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, como para transportar materiales de construcción o materiales pétreos; el mayor número de éstas, y con ello el mayor número de PERMISOS DE ZONA, fue autorizado a personas morales (uniones, alianzas, sindicatos, sociedades cooperativas y mercantiles de trabajadores del volante) toda vez que en términos de la LTTES garantizan la prestación del servicio en condiciones de calidad.⁴⁸¹ No obstante, la información que obra en el EXPEDIENTE, como se muestra a continuación, señala la existencia de algunos efectos anticompetitivos y probables ineficiencias en el MERCADO RELEVANTE.

Derivado de la interpretación que los CONCESIONARIOS hacen del esquema de asignación de concesiones y PERMISOS DE ZONA, dichos CONCESIONARIOS implementan un mecanismo o "rol de trabajo". Dicho mecanismo consiste en la asignación del número de viajes demandados o solicitados a un CONCESIONARIO de forma secuencial entre sus PERMISIONARIOS, mismo que no considera criterios de eficiencia ni calidad en el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA ni preferencia de los usuarios por algún proveedor del servicio en particular, de acuerdo a lo que a continuación se muestra.

En ese sentido, el Secretario General del Sindicato Estatal del Autotransporte CTM señaló que "(...) las organizaciones estamos organizadas. Hay un orden equitativo en la distribución del trabajo, son los roles de trabajo (...)".⁴⁸² Al respecto, el Presidente de la AICA señaló que el

⁴⁸¹ Artículo 194 de la LTTES.

⁴⁸² Folio 000764 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

constructor es quien tiene el contacto con el CONCESIONARIO para la contratación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, al señalar que:

i. "(...) Nosotros tenemos un rol de trabajo, numeramos los camiones y se les reparte el trabajo conforme a los acuerdos, se les reparte trabajo equitativamente."⁴⁸³

"(...) hay un secretario de trabajo que es el encargado de asignarle equitativamente a los asociados en un rol, se asigna un número, por decir cuatrocientos y hasta que le vuelva a tocar, así está con todos los permisionarios."⁴⁸⁴

"(...) el trabajo se reparte igual, hay una revisión mecánica por medio de la Dirección de Vialidad y Transportes para que todo camión pueda prestar el servicio ya sea modelo 2010 o 2015."⁴⁸⁵

ii. Por otra parte, la ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA indica lo siguiente:

"[U]na vez conseguido el trabajo se reparte entre todos los asociados y para ello tenemos un control de turnos para efectos de que todos y cada uno de los asociados reciba un turno de trabajo que se consiga se reparta en forma equitativa entre todos los asociados de esta organización y la directiva vigila que tengan las mismas condiciones de trabajo cada uno."⁴⁸⁶

iii. Por el lado de los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales de construcción o pétreos, la CMIC delegación Sinaloa indicó lo siguiente:

"Lo negociamos con el líder de la alianza, el líder es quién designa y rola entre los camiones para que le toque a cada uno viajes. A veces los problemas son entre ellos por las zonas que tienen permisionadas. Yo hago las negociaciones con el líder de la alianza y él se encarga de negociar con los transportistas de otras zonas."⁴⁸⁷

La asignación de rol de trabajo a un PERMISIONARIO, de acuerdo a lo anterior, responde a un control de turnos que no obedece a mérito alguno del PERMISIONARIO, a las condiciones de calidad u oportunidad que éste pueda ofrecer al demandante del servicio, o a las preferencias de los usuarios por algún prestador del servicio en particular. Por el contrario, se observa que a través del mecanismo de asignación de trabajo se inhibe la competencia entre PERMISIONARIOS y, por lo tanto, la disciplina competitiva en el mercado; ello en detrimento de los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Es de destacar que el esquema de concesión y/o PERMISO DE ZONA establecido en la LTTES y el RGLITES no señala que la operación de los PERMISIONARIOS titulares de permisos emanados de una misma concesión deba obedecer a un mecanismo de asignación de trabajo en específico. No obstante, la restricción normativa de que todo permiso para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA deba emanar de una concesión, aunado a que sólo aquellas otorgadas a personas morales no tengan una limitación en el número de permisos que de ellas pueda emanar, incentiva que la

⁴⁸³ Folio 005141 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁴ *Idem.*

⁴⁸⁵ *Idem.*

⁴⁸⁶ Folio 006278 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁷ Folio 000553 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials:
 - Top right: "ad"
 - Middle right: "MB" and "F"
 - Bottom right: "G" and "f."



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

práctica de asignación de trabajo entre PERMISIONARIOS sea de forma no competitiva, poco eficiente y con altos costos y repercusiones para los usuarios.

Adicionalmente, en cuanto a las condiciones de calidad en que se presta el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA resulta relevante observar que la antigüedad promedio de la flota de UNIDADES para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos es de veintisiete años, y para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas es de treinta y cinco años. Dicha antigüedad promedio supera a la observada para el caso de federal cuya edad promedio de la flota se estima en diecisiete años. Para mayor detalle, en la sección IX.4.3.1.1., se describe a detalle el promedio de la flota en el estado de Sinaloa, y se contrasta con el promedio de la flota en a nivel federal y de algunos países, para los cuales el transporte de carga pasó por un proceso de liberalización.

Lo anterior exhibe que en el MERCADO RELEVANTE, CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS, no cuentan con incentivos suficientes para renovar sus UNIDADES y, en consecuencia, para mejorar el servicio ofrecido.

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los solicitantes de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA, no cuentan con normas o criterios que establezcan tiempos predeterminados y específicos para obtener una resolución por parte de la DIRECCIÓN en respuesta a sus solicitudes. En el mismo sentido, ni la LTTTES ni el RGLTTES establecen, de forma alternativa, la figura de la afirmativa o negativa ficta para aquellos casos en que la DIRECCIÓN exceda cierto tiempo sin emitir resolución alguna.

Por lo anterior, quienes realicen una solicitud, ya sea de una concesión nueva, de un aumento en el número de PERMISOS DE ZONA o una ampliación de la zona permitida, no pueden planificar adecuadamente sus inversiones toda vez que, de acuerdo a información que obra en el EXPEDIENTE⁴⁸⁸, podrían transcurrir más de catorce años antes de tener una resolución por parte de la DIRECCIÓN lo que genera o incrementa la incertidumbre para cualquier AGENTE ECONÓMICO que quiera entrar en el MERCADO INVESTIGADO.⁴⁸⁹

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los costos que deben asumir los solicitantes de concesiones y/o PERMISOS DE ZONA como inversión inicial para poder prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA tanto para transportar materiales de construcción o materiales pétreos como para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, son los mencionados en la presente sección. De entre los costos ahí referidos, el más representativo es el correspondiente al costo de la UNIDAD, que asciende en promedio a doscientos cincuenta mil pesos, con base en estimaciones del CICSAC y que obran en el EXPEDIENTE,⁴⁹⁰

⁴⁸⁸ Folios 005190 y 005191 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁹ Lo anterior, toda vez que nuestro período investigado comienza en el año dos mil, sin embargo, la DIRECCIÓN proporcionó información que solicitudes de mil novecientos ochenta y cinco fueron resueltas en el año dos mil catorce.

⁴⁹⁰ Folios 004505 al 004508 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the number '20'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

monto que deberá pagarse al momento de adquirir la UNIDAD, la cual se depreciará a un ritmo de 20% año con año, aún y cuando no se tenga alguna concesión para operar dicha UNIDAD. Tomando en consideración el tiempo promedio en que se resuelve una concesión, catorce años, el valor de los activos con que se pretenda ofrecer el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se habría depreciado más allá de su valor de rescate contable al onceavo año.

Lo anterior de acuerdo con la siguiente información misma que obra en el EXPEDIENTE.⁴⁹¹

Tabla 30. Depreciación de las UNIDADES⁴⁹²

| Año | Valor de la UNIDAD tipo volteo (pesos) | Valor de la UNIDAD tipo redilas (pesos) |
|-----|--|---|
| 0 | 250,000.00 | 409,100.00 |
| 1 | 200,000.00 | 327,280.00 |
| 2 | 160,000.00 | 261,824.00 |
| 3 | 128,000.00 | 209,459.20 |
| 4 | 102,400.00 | 167,567.36 |
| 5 | 81,920.00 | 134,053.89 |
| 6 | 65,536.00 | 107,243.11 |
| 7 | 52,428.80 | 85,794.49 |
| 8 | 41,943.04 | 68,635.59 |
| 9 | 33,554.43 | 54,908.47 |
| 10 | 26,843.54 | 43,926.78 |
| 11 | 21,474.83 | 35,141.42 |
| 12 | 17,179.86 | 28,113.14 |
| 13 | 13,743.89 | 22,490.51 |
| 14 | 10,995.11 | 17,992.41 |

⁴⁹¹ Folios 004505 al 004508 y 007271 al 007276 del EXPEDIENTE.

⁴⁹² Folios 004505 al 004508 y 007271 al 007276 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'G' and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Con base en lo anterior, se observa que para el año once la UNIDAD de tipo volteo llega a su valor de rescate⁴⁹³ de veintiún mil novecientos veinticinco pesos y once centavos,⁴⁹⁴ de la misma forma para el caso de una UNIDAD tipo redilas después de once años llega a su valor de rescate de treinta y cinco mil ciento cuarenta y un pesos y cuarenta y un centavos.⁴⁹⁵ De esta forma, con la información proporcionada por la DIRECCIÓN, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que si un AGENTE ECONÓMICO decide realizar una solicitud para obtener una concesión o PERMISO DE ZONA, podría esperar más de catorce años antes de recibir una resolución por parte de la DIRECCIÓN, siendo suficiente dicho periodo para que la UNIDAD perdiera la totalidad de su valor.

Desde otra perspectiva, el AGENTE ECONÓMICO que desee obtener una concesión para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA o PERMISO DE ZONA tanto para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, o para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, podría adquirir la UNIDAD de tipo volteo o redilas una vez que la solicitud sea respondida favorablemente por parte de la DIRECCIÓN,⁴⁹⁶ no obstante, al no tener certeza del momento en el que recibirá respuesta, el solicitante deberá tener el dinero líquido y con cierta disponibilidad, perdiendo oportunidades de inversión y con ello, la posibilidad de utilizar el dinero para otras actividades productivas.

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la inflación acumulada estimada para el periodo comprendido de enero del dos mil a diciembre del dos mil catorce fue de 94.05%,⁴⁹⁷ por lo que al final de dicho periodo, el monto total de inversión habrá casi perdido su poder adquisitivo, según se observa a continuación:

Tabla 31. Pérdida de poder adquisitivo en catorce años⁴⁹⁸

| | UNIDAD de tipo volteo (pesos) | UNIDAD de tipo redilas (pesos) |
|-----------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| Valor de adquisición | 250,000.00 | 427,055.00 |
| Pérdida por inflación | 235,150.00 | 401,688.00 |
| | 14,850.00 | 25,367.00 |

Adicionalmente, en el caso de tratarse de un CONCESIONARIO ya participante en el mercado y que desee expandirse solicitando un mayor número de PERMISOS DE ZONA y/o una ampliación de la

⁴⁹³ Folio 004508 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁴ De acuerdo a la depreciación en el año once la UNIDAD tendría un valor veintiún mil cuatrocientos setenta y cuatro pesos punto ochenta y tres, por lo que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consideró que para dicho año, la UNIDAD está totalmente depreciada.

⁴⁹⁵ Para calcular el valor de rescate se utilizó el valor de las llantas de las UNIDADES tipo volteo ubicado en el folio 004508 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁶ Artículo 259 del RLTTES.

⁴⁹⁷ Folio 007277 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁸ Folios 004505 al 004508, 007273 al 007277 del EXPEDIENTE



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

zona permitida para ambas modalidades del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en la que puede prestar el servicio, el hecho de no tener la certidumbre de la fecha, o al menos un período estimable de tiempo, en que su solicitud será resuelta, podría limitar sus planes de negocio. Lo anterior, toda vez que el solicitante no tendrá la certeza de cuándo podría tener una mayor capacidad para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, ya sea mediante un incremento en su número de clientes en la zona que tiene permitida o expandiéndose en el mercado mediante una ampliación de su zona permitida.

De esta forma, al no establecer plazos claros y predeterminados para la resolución por parte de la DIRECCIÓN de las solicitudes se desincentiva la entrada al mercado y con ello inversión, ya que los solicitantes tienen incertidumbre sobre el sentido de resolución y el tiempo de respuesta.

Derivado del análisis anterior, se observa que el régimen de concesión y PERMISO DE ZONA, junto a la incertidumbre respecto a las respuestas de solicitudes, genera los siguientes efectos anticompetitivos:

- i. Resulta en un sistema proclive a generar ventajas exclusivas en el otorgamiento de concesiones y PERMISOS DE ZONA en favor de algunos AGENTES ECONÓMICOS, principalmente a aquéllos ya establecidos en el mercado y en detrimento de otros;
- ii. Incentiva el establecimiento de esquemas de negocio ineficientes, que inhibe la competencia y disminuye la calidad con la que se presta el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el MERCADO RELEVANTE.
- iii. Crea incertidumbre en los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS existentes en el mercado y potenciales entrantes, en relación al resultado de las solicitudes de autorizaciones de concesiones, nuevos PERMISOS DE ZONA e incremento de zonas permitidas. Asimismo, inhibe los incentivos para que los transportistas realicen más y nuevas inversiones. Lo anterior, en detrimento de calidad y oportunidad con la que se presta el servicio.

VIII.2. Efectos derivados del otorgamiento de PERMISOS DE ZONA y de las zonas permitidas

VIII.2.1.1. Limitaciones a la explotación de las economías de escala

Como ya se expuso, la LTTES señala que los PERMISOS DE ZONA se otorgan en virtud de una concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para autorizar la UNIDAD con la que prestará el servicio. Asimismo, establece que un PERMISO DE ZONA se otorga para la explotación de un área determinada dentro del territorio del estado de Sinaloa.⁴⁹⁹ Además, la LTTES establece que los mismos se revocarán por prestar el servicio fuera de la zona que exprese la concesión o PERMISO DE ZONA en cuestión.⁵⁰⁰

⁴⁹⁹ Artículos 186 y 188 de la LTTES.

⁵⁰⁰ Artículo 265 de la LTTES.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and the number '50' at the top right.

007565



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

De esta forma, se autoriza a los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS para explotar sus concesiones y PERMISOS DE ZONA únicamente en un área geográfica específica. La operación de los PERMISIONARIOS en cada una de sus zonas autorizadas considera sólo carga de origen, es decir, los transportistas o prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA pueden transportar todo tipo de carga que tengan autorizada, siempre y cuando la misma tenga como origen la zona que tienen permisionada. Por el contrario, cuando la carga tenga como origen una zona distinta a la que la DIRECCIÓN le autorizó al PERMISIONARIO, éste no podrá atender la solicitud del usuario en cuestión.

Lo anterior, no considera que desde la perspectiva de los transportistas la dirección de la carga es un factor importante a considerar, y que la misma podría crear ineficiencias respecto de los costos de los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. Así, en un escenario en que a los prestadores del servicio se les permitiera realizar un viaje con carga en las dos direcciones (ida y regreso), como resultado éste podría explotar las economías de escala inmersas en la prestación del servicio de transporte, obtener mayores ingresos y disminuir sus costos con un probable efecto de reducción en las tarifas que éste les cobra a los usuarios finales.⁵⁰¹

En este sentido, como se mencionó en la sección V.1.2. el gasto en combustible es el mayor en que incurren los transportistas por lo que el régimen actual de PERMISOS DE ZONA no permite amortizar dicho gasto en ambas direcciones; es decir, un PERMISIONARIO que sólo cuenta con autorización de recoger carga en un determinado municipio (A) y tiene que descargar en otro municipio (B), necesariamente tendrá que regresar a su municipio permisionado (A) vacío, lo cual implica el encarecimiento de sus costos medios de proveer el servicio en un solo sentido, ya que ingresos generados en sólo el flete de ida tendrán que ser suficientes para amortizar los costos incurridos tanto de ida como de vuelta, ya que en el regreso el permisionario de zona está imposibilitado de hacerlo con carga.

Las limitaciones normativas impuestas a través del otorgamiento de PERMISOS DE ZONA, además de configurar una barrera normativa para la entrada y expansión, limitan las posibilidades de explotar las economías de escala inmersas en las actividades de transporte. De esta forma, se restringe la capacidad de ofrecer servicios competitivos, en beneficio de los usuarios del servicio, puesto que se incrementan los costos operativos de los transportistas. Un esquema que permitiera a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS diseñar ofertas de servicios considerando viajes con carga en ambos sentidos, incentivaría que los AGENTES ECONÓMICOS establezcan estrategias de ofertas de servicios más competitivas, incrementado la contestabilidad y disciplina del mercado, y con precios inferiores.

⁵⁰¹ No pasa desapercibido, que el efecto no es necesariamente inmediato, toda vez que, como se explica en la sección VII.2, las tarifas en el mercado relevante son fijas (con reglas de aplicación que sólo las incrementan y no las disminuyen, aunado a interpretaciones discrecionales por parte de los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS) y establecidas por el GOBERNADOR mediante acuerdo publicado en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.

Handwritten initials and a checkmark in blue ink at the bottom right of the page.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

VIII.2.1.2. Atención a los picos de demanda

El otorgamiento de los PERMISOS DE ZONA impide la movilidad de los PERMISIONARIOS y CONCESIONARIOS entre las zonas autorizadas. Por ello, limita las posibilidades de equilibrar la oferta con la demanda del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, pudiendo existir una sobreoferta del servicio en determinadas zonas, mientras que en otras existir un exceso de demanda.

En este sentido, como se muestra en la sección V.1, el transporte se caracteriza por periodos en los cuales se puede rebasar la capacidad del servicio ofrecido en una zona determinada, como en el caso de los productos agrícolas, lo cuales dependen de la temporada. Asimismo, en otros momentos puede ser el caso en que la oferta sea superior a la demanda del servicio de transporte en una zona determinada. Ante tal eventualidad, la posibilidad de que los oferentes del servicio desplacen la oferta a otros lugares resulta de suma importancia para no incurrir en costos adicionales.

En este sentido, diversos AGENTES ECONÓMICOS han señalado el desequilibrio en la oferta y la demanda en determinados periodos. Al respecto, la COPARMEX señaló que: "(...) *las Alianzas están concentradas en sacar del puerto esta carga, lo cual permite que los empresarios contraten servicios de otros transportistas para mover sus materiales*".⁵⁰²

En línea con lo anterior, SEMILLAS SAN RAFAEL indicó que "[c]uando hay exceso de demanda, como no hay capacidad para atender a todos, las autoridades se hacen del ojo gordo para permitir "transporte pirata" a fin de sacar toda la cosecha".⁵⁰³

Derivado de lo anterior, se observa que el establecimiento de zonas para llevar a cabo las actividades de transporte en el estado de Sinaloa incrementa los costos de los prestadores de servicios y ocasiona sobreprecios a los usuarios del servicio. Así, también se ve limitada la contestabilidad y disciplina del mercado, toda vez que ante un eventual incremento de los costos, disminución en la calidad o combinaciones de ambos en que incurren los usuarios, ya sea por sobreprecio o por el tiempo de espera para ser atendidos por un transportista, no genera la entrada de nuevos oferentes para contrarrestar el efecto anticompetitivo. Por el contrario, ante eventuales disminuciones de la demanda del servicio, los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no ven posibilidades de movilizar su oferta de servicios a otras zonas, con lo cual se incrementan sus costos, toda vez que para el transporte de carga, cuando una UNIDAD se encuentra parada se asumen pérdidas asociadas con los costos fijos como la depreciación y/o el pago de intereses.⁵⁰⁴

De los elementos antes mencionados se puede concluir que el esquema de PERMISOS DE ZONA genera que:

⁵⁰² Folio 000609 del EXPEDIENTE.

⁵⁰³ Folio 000800 del EXPEDIENTE.

⁵⁰⁴ Folio 006705 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- i. Se impida el aprovechamiento de las economías de escala por parte de los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, y con ello se incurra en mayores costos y un potencial desperdicio de recursos de los propios transportistas, y
- ii. Se establezcan rigideces para el ajuste entre oferta y demanda entre las diferentes zonas establecidas en Sinaloa, incrementado los costos tanto para usuarios como para prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

VIII.3. Efectos derivados de las facultades del GOBERNADOR para fijar y modificar tarifas

Como se muestra en la sección VII.2., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA está sujeta a un régimen de control de precios o tarifas. En este sentido, el GOBERNADOR, previa opinión del CONSEJO TÉCNICO, es el encargado de fijar las tarifas que cobran los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Si bien no se observan barreras económicas a la entrada de nuevos transportistas al MERCADO RELEVANTE, las tarifas fijas pueden ser un elemento que impida la contestabilidad del mercado. Lo anterior, toda vez que los AGENTES ECONÓMICOS conocerán, antes de entrar al mercado, la tarifa establecida para cobrar sus servicios, por lo que no existe posibilidad de negociación de las tarifas, ya sea con tarifas más altas con un mejor servicio e innovaciones, o mediante tarifas más bajas con el objeto de ganar participación de mercado.

Así, los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS en el MERCADO INVESTIGADO no pueden competir vía precios, o estableciendo una diferenciación en sus productos vía calidad, como mejores UNIDADES, o con mayor confiabilidad y seguridad en el servicio. No obstante, lo que se ha observado en el MERCADO RELEVANTE es la práctica de los oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA de incrementar las tarifas. No obstante, dichas modificaciones están consideradas en las reglas de aplicación de las tarifas publicadas en los acuerdos emitidos por el GOBERNADOR, toda vez que se prevé que éstas puedan ser modificadas si el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se presta bajo diferentes condiciones de superficie de rodamiento y velocidad de la operación. Lo anterior, en detrimento de los usuarios y de las condiciones de competencia en el MERCADO INVESTIGADO.

Los precios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA podrían diferenciarse por la calidad de los servicios ofrecidos, de modo que los CONCESIONARIOS tendrían incentivos para renovar sus UNIDADES, de incorporar avances tecnológicos en las mismas y de mejorar la calidad con que ofrecen el servicio. Así, los CONCESIONARIOS tendrían los incentivos para diferenciarse, innovar y encontrar mejores formas de prestar el servicio, ya que cobrarían sus tarifas con base en las condiciones del servicio ofrecido.

No obstante, de acuerdo a información que obra en el EXPEDIENTE, los usuarios manifestaron que las tarifas impuestas por el GOBERNADOR son superiores a los costos que implica la autoprovisión



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

del transporte de carga con UNIDADES propias.⁵⁰⁵ Así, los usuarios refirieron las posibilidades de obtener ahorros significativos por efecto de la autoprovisión.

Adicionalmente, como se expone en el Anexo 3, en el caso de México, a nivel federal, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que cuando se liberalizó el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA los precios por el servicio disminuyeron en un rango entre 5% y 15% a partir de mil novecientos ochenta y nueve. Asimismo, se incorporaron avances tecnológicos y las empresas grandes basaron sus servicios en contratos de largo plazo y cubriendo las rutas principales.⁵⁰⁶

Derivado de la falta de competencia vía precios y de la interpretación de la normatividad relacionada con la definición del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA detectó que una de las formas mediante las cuales los usuarios establecen mecanismos de negociación con CONCESIONARIOS ha sido el establecimiento de contratos o acuerdos de acarreo. A través de dichos acuerdos de acarreo, se asigna una proporción del número de viajes demandados por un gran usuario o grupos de usuarios. Por un lado, en estos se establecen la cantidad de viajes o porcentaje de los mismos que los CONCESIONARIOS realizan y, por otro lado, se determina la cantidad o porcentaje de viajes que los usuarios realizarán con UNIDADES propias.

En la sección VII.2.5.1. se detallan cada uno de los contratos de los cuales esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tuvo conocimiento. Las empresas o usuarios involucrados en estos son Constructora Gusa S.A. de C.V., Hiza Constructora S.A. de C.V., y Construblock S.A. de C.V.⁵⁰⁷ En dichos contratos se pactaron asignaciones del porcentaje de viajes a realizar por parte de los CONCESIONARIOS del 50% de los viajes en dos casos, y de 66% y 34% para otros dos casos. Destaca que en cada uno de los contratos que se firmaron y de que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento, se estableció que el servicio ofrecido sería cobrado a la tarifa oficial vigente en el momento de la firma del contrato, por lo cual se puede observar que no existen mecanismos de descuento por volumen o derivados de la negociación que puedan ser interpretados como una mejora para los usuarios, ya que estos ceden una parte del trabajo que podrían realizar ellos mismos con sus propias UNIDADES.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de acuerdos de acarreo generales, es decir, acuerdos realizados entre CONCESIONARIOS y la CMIC para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales de construcción o pétreos en la ciudad de Los Mochis, en dicho acuerdo los CONCESIONARIOS realizarían los "acarreos" para el 66% de los viajes totales en Los Mochis.⁵⁰⁸

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.]

⁵⁰⁵ Folios 000799, 004706 y 004505 al 004508 del EXPEDIENTE.
⁵⁰⁶ Folios 006452 y 006453 del EXPEDIENTE.
⁵⁰⁷ Folios 000616 al 000662 del EXPEDIENTE.
⁵⁰⁸ Folio 000653 del EXPEDIENTE



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Como ejemplo, en el contrato celebrado el veinte de mayo del dos mil cinco, celebrado entre diversas alianzas CONCESIONARIAS, la DIRECCIÓN, la CTM Mochis, CTM Río Zuaque y la CNOP Mochis, se establece que los CONCESIONARIOS se obligan *“a no invadir, bloquear y obstaculizarse entre estas agrupaciones cuando una de ellas haya celebrado el contrato de referencia”*.⁵⁰⁹ Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que dicha afirmación, implícitamente sugiere la existencia de bloqueos para el caso en que las mercancías sean transportadas por alguna persona que no sea una alianza del transporte como medida de presión para que los contraten a ellos, como se abordó anteriormente. Asimismo, lo anterior es evidencia de la capacidad de los CONCESIONARIOS para imponer condiciones en las zonas que atienden, toda vez que dado que los precios o tarifas son fijados por el GOBERNADOR, los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA tienen incentivos para maximizar sus ingresos a través de conseguir participación en los viajes que son efectuados por particulares.

Adicionalmente, ARRENCOSA indicó lo siguiente:

“Yo estuve tres semanas haciendo movimientos con camiones dentro de la misma obra y los transportistas llegaron a plantarse afuera (...) tres camiones entraron al terreno pero al traer el cuarto inicio bloqueo, no dejaron que entrara mi material al terreno, ponían sus camiones y su gente para impedirlo”.⁵¹⁰

Asimismo, con base en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los bloqueos son una práctica que se ha realizado de forma generalizada en el estado de Sinaloa, por ejemplo *“en la construcción de la planta de fertilizantes en Topolobampo, cuyas maniobras han sido bloqueadas por los aliancistas”*.⁵¹¹

Por su parte, respecto de los bloqueos que enfrentan los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la agricultura, la AARFS señaló lo siguiente:

*“Aun contando con el permiso de carga particular, los productores que cuentan con equipos propios son objeto de presión y acoso constante de parte de la alianza correspondiente, en colusión con los agentes de vialidad y transporte para obstruir la libre movilidad de la cosecha y productos (...)”*⁵¹²

En este sentido, los contratos anteriores, realizados entre usuarios del servicio y CONCESIONARIOS son resultado de negociaciones derivadas de bloqueos en los cuales ni los CONCESIONARIOS ni los usuarios (constructores o agricultores) del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA pudieron realizar su actividad.

Al respecto, los agricultores pueden ver mermados sus ingresos ya que se trata de productos perecederos, los cuales disminuyen su valor al pasar tiempo sin llegar a su destino. Por su parte, para las constructoras implica un retraso en los tiempos de entrega de las obras, además de costos adicionales a los presupuestados, como pagos extras de salarios y servicios, lo cual impacta

⁵⁰⁹ Folio 000653 del EXPEDIENTE

⁵¹⁰ Folio 000749 del EXPEDIENTE

⁵¹¹ Folio 000200 del EXPEDIENTE

⁵¹² Folio 004307 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

adversamente en los precios finales de las obras desarrolladas y desincentiva la inversión en construcción en el estado de Sinaloa.

En el caso de ARRENCOSA se observa lo siguiente:

“Esta compañía edifica la plataforma de la tienda transnacional Costo y el estacionamiento, donde se emplean 45 personas y se invierten 30 millones de pesos en una primera etapa. En total la derrama económica será de 600 millones de pesos, inversión extranjera que estuvo en riesgo de perderse ante las exigencias de los aliancistas (...).”⁵¹³

Por otra parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa el caso de la empresa Proman:

“La empresa alemana Proman México invierte mil millones de dólares en dos años para la construcción de la planta, para lo cual contrató a la constructora sinaloense Procasa.

En la autoridad, Procasa no ha encontrado eco. La Dirección de Vialidad y Transportes parece estar de lado de los aliancistas y la Policía municipal no ha intervenido en un solo bloqueo, aun cuando tienen daños por 60 mil dólares por cada día en conflicto.”⁵¹⁴

En este sentido, el establecimiento de tarifas fijadas por medio de acuerdo del GOBERNADOR, deriva en los siguientes efectos anticompetitivos:

- i. Limita la contestabilidad y disciplina competitiva en el mercado, y elimina los incentivos para entrar al mercado, expansión de los AGENTES ECONÓMICOS existentes y mitiga la necesidad de innovación por parte de los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS para efectos de competir en el mercado;
- ii. Desincentiva que los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS compitan vía precios por el mercado, mejorado la calidad de sus servicios o mediante el establecimiento de diferenciación entre proveedores del servicio, todo ello en beneficio de los usuarios;
- iii. Incentiva que como práctica en el mercado, se establezcan acuerdos de acarreo entre usuarios y prestadores del servicio, a través de los cuales se fijan el porcentaje de traslados o viajes que realizarán cada uno. Al respecto, estos acuerdos limitan los beneficios que los usuarios podrían obtener por efecto de autoproveerse el servicio de transporte de carga mediante el uso de UNIDADES propias, trasladando ingresos hacia los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS sin que por mérito se les asigne una proporción de los viajes demandados por el usuario;
- iv. Crea elevados costos de negociación y otros costos de oportunidad que derivan en pérdidas para usuarios del servicio; y

⁵¹³ Folio 000198 del EXPEDIENTE.
⁵¹⁴ Folio 000201 del EXPEDIENTE



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

VIII.4. Efectos derivados restricciones para que AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la construcción o a la actividad agrícola se autoproveen del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Como se mencionó en la sección VII. 2. 2. 3, la autoprovisión del transporte de carga, a través del TRANSPORTE PARTICULAR, tiene sus limitantes en la legislación⁵¹⁵ y en la práctica. Al respecto la CMIC señaló que:

"(...) Si llevo mi documentación a la Dirección de Transporte para que me permitan utilizar mis propios transportes para trasladar, aunque cumpla con todos los requisitos legales, no me entregarán el permiso de auto-transporte si no les llevo este convenio privado firmado con las Alianzas. Así me obligan a ir con la Alianza para que se otorgue este permiso de auto-transporte (...)" ⁵¹⁶[Énfasis añadido]

Asimismo, por lo que respecta a la autoprovisión del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, desde la perspectiva de la agricultura, la AARFS señaló que:

"(...) Es muy común que productores socios que tienen equipos propios para el transporte de sus cosechas no puedan utilizarlos, debido a los siguientes factores:

a) Por tramitar y no obtener el permiso de carga particular que autoriza la Delegación Estatal de Vialidad y Transporte.

(...)" ⁵¹⁷[Énfasis añadido]

Al respecto, se observa que debido a que constructoras y agricultoras no pueden autoproverse el servicio, se ven sujetas a aceptar el servicio que les ofrecen los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS, los cuales ofrecen un servicio con UNIDADES con una elevada antigüedad promedio.

En este sentido, si los usuarios del SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA pudieran autoproverse el servicio, se generarían presiones competitivas a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS que se verían incentivados a mejorar las condiciones del servicio para atraer a aquellos usuarios que se autoproveen el servicio.

Además, al restringir la integración vertical se observa una doble marginalización del costo del transporte, disminuyendo la ganancia de los usuarios o elevando el costo de los productos finales. Al respecto, la Delegación Sinaloa de la CMIC estima que el costo por "negociar o contratar con los transportistas en lugar de auto proveerse el servicio sube aproximadamente 25%"⁵¹⁸, mientras que la Delegación Sinaloa Norte de la CMIC estima ahorros de entre 30% y 40%.⁵¹⁹

⁵¹⁵ Conforme a lo establecido en los artículos 224 y 225 de la LTTEs.

⁵¹⁶ Folios 000624 y 000625 del EXPEDIENTE.

⁵¹⁷ Folio 004307 del EXPEDIENTE.

⁵¹⁸ Folio 000553 del EXPEDIENTE.

⁵¹⁹ Folio 000626 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and several smaller initials.



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

De lo anterior, para el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, GRUPO LAFHER señaló que:

"Es claro mencionar que nos resultan más bajos los costos de las tarifas o precios en el caso de autoproveerme por el servicio público de transporte de carga, debido al ahorro que hacemos en el pago de diésel y mano de obra del operador del mismo. (...)"⁵²⁰

Adicionalmente, GRUPO LAFHER presentó los siguientes costos comparados entre contratar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y autoproveerse el servicio,⁵²¹ teniendo como resultado un ahorro de ochocientos setenta y tres pesos con setenta y tres centavos por día de operación, según se observa a continuación:

Tabla 32. Comparativo de precios⁵²² y costos derivados del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA⁵²³

| Contratar el servicio | | Estimaciones de autoproveerse de CICSAC | Estimaciones de GRUPO LAFHER a través del uso de camiones propios | |
|------------------------------------|----------------------|---|---|------------|
| Tarifa por tonelada | 10.80 ⁵²⁴ | 9.21 | Cargos fillos | 550.96 |
| Toneladas | 14 | 14 | Combustible | 1,345.95 |
| Costo del viaje | 151.20 | 128.94 | Lubricante | 34 |
| Número de viajes diarios | 22 | 22 | Llantas | 15.28 |
| Costo por día | 3,326.40 | 2,836.68 | Operador | 506.48 |
| | | | Costo por día | 2,452.67 |
| Diferencia con el servicio público | | 489.72 | Diferencia con el servicio público | 873.73 |
| Mensual ⁵²⁵ | | 9,794.4 | Mensual | 17,474.6 |
| Anual | | 117,532.80 | Anual | 209,695.20 |

⁵²⁰ Folio 004706 del EXPEDIENTE

⁵²¹ Folio 004807 del EXPEDIENTE

⁵²² Unidades expresadas en pesos mexicanos.

⁵²³ Folios 004807 y 004505 al 004508 del EXPEDIENTE

⁵²⁴ La tarifa iniciada corresponde a la tarifa cobrada para el primero kilómetro durante el año dos mil catorce, los datos corresponden a UNIDADES tipo volteo (dada la actividad de GRUPO LAFHER).

⁵²⁵ Considerando veinte días operativos por mes.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature and the letters 'GH' at the bottom.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En el mismo sentido, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, el CICSAC indicó que comparado con las tarifas actuales pudiese existir un ahorro de cuatrocientos ochenta y nueve pesos y sesenta y nueve centavos por día de operación.⁵²⁶

En general, para el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, la disminución de las tarifas podría ser de entre el 15% al 26%.⁵²⁷ En este sentido, considerando un ahorro de 26% en los costos transporte de carga que incurre la industrial de la construcción en el estado de Sinaloa, el valor agregado de la industria de la construcción en el estado pudiera incrementarse hasta en un medio punto porcentual.⁵²⁸

Para el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos, productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que existen agricultores que podrían ofrecer el servicio a un precio menor, como por ejemplo, SEMILLAS SAN RAFAEL, quien indicó lo siguiente:

"(...) en Vitaruto a Topolobampo por la costera, por la maxipista, nosotros, los transportistas independientes, queríamos cobrar 180 pesos por tonelada y la alianza quería cobrar 220 por tonelada pero querían toda la carga, nosotros teníamos una flotilla de 20 y ellos unos de 300 camiones ellos querían toda la carga o si no bloqueaban la carretera."⁵²⁹

Además, SEMILLAS SAN RAFAEL indicó respecto al sobrecosto de transportar con los CONCESIONARIOS lo siguiente:

"Actualmente, cuando no hay tanto negocio, entre un 10% y 15% se ahorrarían los clientes, pero proyectos en época de vacas gordas, el ahorro de los clientes por ultimar transportistas independientes en vez de aliancistas se ahorra hasta el 40%."⁵³⁰

En este sentido, derivado de las restricciones que enfrentan los usuarios para integrarse verticalmente se observan los siguientes efectos:

- Una disminución de la presión competitiva a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS y con ello, una falta de incentivos a mejorar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA;
- El incremento en los costos de producción de los usuarios, toda vez que el costo de uno de sus insumos, el transporte, se ofrece por los CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS a un sobreprecio de hasta 40%; y
- Se incentiva la implementación de esquemas de precios de doble marginalización, toda vez que los usuarios no pueden internalizar los costos del transporte mediante el uso de sus propias UNIDADES y haciendo uso del servicio de transporte con un sobreprecio.

⁵²⁶ Folios 004505 al 004508 del EXPEDIENTE.

⁵²⁷ Folios 004807 y 004505 al 004508 del EXPEDIENTE

⁵²⁸ Considera una participación del costo de transporte de 2% respecto al valor agregado de la construcción acorde a información que obra en los folios 006091 al 006705 del EXPEDIENTE.

⁵²⁹ Folio 000799 de EXPEDIENTE.

⁵³⁰ Folio 000800 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large 'P' and 'C' at the top, and a large 'X' and 'G' at the bottom.]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

VIII.5. Efectos derivados de las disposiciones que otorgan derechos de preferencia a los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existen diversas disposiciones normativas que otorgan derechos de preferencia en el otorgamiento de nuevas concesiones y/o PERMISOS DE ZONA para los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS ya establecidos, entre las que destacan:

- El artículo 194 de la LTTES establece que en el otorgamiento de las concesiones se dará preferencia a quien garantice la calidad en la prestación del servicio. Para tal efecto, dicho artículo señala que quien garantiza la calidad del servicio son las uniones, alianzas, sindicatos, sociedades cooperativas y mercantiles de trabajadores del volante legalmente constituidas, ya concesionadas o por concesionar.
- Para el caso de PERMISOS DE ZONA, el artículo 196 de la LTTES señala que "(...) en la autorización de los permisos gozarán de preferencia los trabajadores del volante que tengan mayor antigüedad laborando ininterrumpidamente en el transporte público estatal."
- Al vencimiento de las concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, la LTTES dispone que "[e]n caso de terminación de la vigencia de una concesión, tendrán preferencia para obtenerla de nuevo, concesionarios que la estén explotando, en igualdad de circunstancias."⁵³¹

Dichas disposiciones privilegian a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS ya establecidos sobre cualquier otro AGENTE ECONÓMICO que desee participar en el mercado, sin que para tal efecto existan elementos de mérito de dichos agentes, y no se basan en criterios objetivos que busquen la eficiencia del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

Lo anterior, explica que el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se encuentre concentrado en las mismas personas a través del tiempo y no haya movilidad entre los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS. Es decir, que no existe una dinámica competitiva que pueda traer como beneficio más oferta al mercado.

Respecto al párrafo anterior y para sustento del mismo, en la Tabla 26 de la sección VII.2.2.2.8., se observa que la DIRECCIÓN motiva sus decisiones con base en los criterios de preferencia señalados en la regulación y descritos en secciones anteriores, según lo siguiente:

- En la solicitud 102/2000 señalada en la Tabla 26, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que entre los argumentos de los CONCESIONARIOS opositores se encuentran los derechos de preferencia señalados en los artículos 196 y 197 de la LTTES.⁵³² Para dicha solicitud,

⁵³¹ Artículo 201 de la LTTES.
⁵³² Folios 002030 y 003024 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

se observa que la resolución indica que únicamente se le concederán setenta PERMISOS DE ZONA.

- En la solicitud 005/2002 señalada en la Tabla 26, el CONCESIONARIO Alianza de Camioneros de Autotransportes de Carga y Materiales para Construcción en Almacenes, Zonas Federales y Carreteras del Estado de Sinaloa⁵³³ basa su oposición en los derechos de preferencia contenidos en los artículos 196 y 197 de la LTTES.^{534,535} En sentido similar, la Agrupación de Transportistas de Carga de Mazatlán, S.C. argumenta que:

“si el Estudio Técnico y socioeconómico que se realice, recomienda en su parte conducente, que se autoricen más permisos en la zona que comprende el Municipio de Mazatlán, primeramente tendrían que ser tomadas en cuenta las dos solicitudes que a nombre de nuestra representada se han elevado, con el fin de que cuando sea necesario se autorice aumento de 50 y 6 permisos (...).”⁵³⁶

Por otro lado, la regulación establece mecanismos mediante los cuales los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS ya establecidos en el mercado pueden tener injerencia en la entrada de nuevos competidores como lo siguientes:

- La regulación establece que para el otorgamiento o modificación de las concesiones y PERMISOS DE ZONA se deber dar publicidad a la solicitud en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa, así como en uno de los diarios privados de mayor circulación del lugar más importante de la zona. Lo anterior, a fin de dar oportunidad de que todo tercero al que pudieran “*lesionarse sus derechos*” con el otorgamiento de la concesión o PERMISO DE ZONA solicitado,⁵³⁷ se manifieste y ejerza su derecho de oposición formalmente y por escrito ante la DIRECCIÓN.⁵³⁸
- La LTTES dispone que: “*Cuando exista un conflicto entre dos o más concesionarios o permisionarios por motivo de zonas, horarios o itinerarios, compete a Tránsito y Transportes (DIRECCIÓN) conocerlo y oyendo a las partes, resolverá en definitiva*”.⁵³⁹

⁵³³ “El solicitante presenta como pruebas “diversos escrito signados por distintas empresarios de la Ciudad y Puerto de Mazatlán donde nos otorgan el apoyo par que desarrollemos el servicio publico solicitado”. Folio 003081 del EXPEDIENTE.

⁵³⁴ “Artículo 196. Tratándose de concesiones otorgadas a Sindicatos, Sociedades Cooperativas, Alianzas y otras agrupaciones semejantes, en la autorización de los permisos gozarán de preferencia los trabajadores del volante que tengan mayor antigüedad laborando ininterrumpidamente en el transporte público estatal.

Artículo 197. Para los efectos de esta Ley y su Reglamento, se entienden por trabajadores del volante a todas aquellas personas que tienen como principal fuente de ingresos el producto de su trabajo personal desarrollado en alguna rama del transporte.”

⁵³⁵ Folio 003087 del EXPEDIENTE

⁵³⁶ Folio 003084 del EXPEDIENTE

⁵³⁷ Artículo 231 de la LTTES.

⁵³⁸ Artículos 229 y 230 de RGLTTES.

⁵³⁹ Artículo 243 de la LTTES.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, a signature in the middle, and initials 'am' and 'X' at the bottom.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que algunos CONCESIONARIOS han intentado ingresar o ampliar su participación en el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA a través de la solicitud de nuevas concesiones o de un aumento en el número de PERMISOS DE ZONA ya obtenidos, y derivado del ejercicio del derecho de oposición descrito, han obtenido en todos los casos resultados negativos. Lo anterior se observa en la tabla 26, en la cual se muestra que en todos los casos se ha limitado la entrada a nuevos competidores.

En este sentido, la publicación de las solicitudes y el escrito de oposición limita la entrada de nuevos competidores, e inhibe los incentivos para mejorar los servicios provistos, además, de impedir dichos posibles competidores la realización de planes de inversión con mayor certeza sobre la resolución de su solicitud incluso permitirá a los sectores que utilizan este servicio (agricultura y construcción) contar con mayores opciones para la contratación del servicio, con ello, podrán elegir al transportista que mejor satisfaga a sus necesidades.

En este sentido, se observa que los posibles entrantes no tienen certidumbre sobre su entrada al mercado, por lo que tampoco se verán incentivados a realizar las inversiones necesarias para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, ya que la inversión más importante que deben realizar estos posibles entrantes será adquirir la UNIDAD, la cual no tiene usos alternativos, además mientras esperan la resolución a los escritos de oposición se enfrentarán a la depreciación del equipo.

De lo anterior, se observa que los efectos que generan los derechos de preferencia a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS ya referidos son los siguientes:

- i. Inhibe la competencia en el mercado, puesto que los AGENTES ECONÓMICOS existentes pueden bloquear la entrada de un potencial competidor.
- ii. Inhibe los incentivos para que los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS establecidos en el MERCADO RELEVANTE mejoren los servicios de transporte provistos. Adicionalmente limita el establecimiento de planes de inversión, toda vez que para los nuevos entrantes no existe certeza sobre la resolución de sus solicitudes de concesiones y/o PERMISOS DE ZONA; y
- iii. Crea incertidumbre sobre el momento y las condiciones bajo las cuales un AGENTE ECONÓMICO podrá entrar al mercado.

VIII.6. Facultades del GOBERNADOR para abrir y cerrar zonas, y para limitar el número de permisos en cada una de ellas.

Los puntos descritos anteriormente, aunado a las siguientes facultades del GOBERNADOR, ocasionan incertidumbre en los posibles nuevos entrantes o incluso en los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS ya establecidos sobre cuando se obtendrá la concesión o PERMISO(S) DE ZONA solicitado(s), lo que impide la inversión en nuevos planes de negocio que contemplen nuevas UNIDADES y/o en el desarrollo de nuevos proyectos productivos.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, a signature in the middle, and initials 'G.F.' at the bottom.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- El artículo 234 de la LTTES establece que el GOBERNADOR podrá decretar el cierre de una ruta o zona y cuando ésta se encuentre debidamente atendida y aunque no se haya decretado el cierre de la zona podrá negar las solicitudes cuando el servicio que se pretende prestar se encuentre satisfecho.
- El artículo 198 de la LLTES señala que el número de concesiones o permisos en determinada zona, estará limitado por las características de vialidad y transporte de las mismas y por las necesidades socio-económicas de la población a beneficiar en relación al servicio ya concesionado.⁵⁴⁰

Respecto al primer punto, la DIRECCIÓN señaló que *"no ha decretado el cierre de ruta o zona"*.⁵⁴¹ No obstante, supone una facultad del GOBERNADOR que genera incertidumbre a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS toda vez que en cualquier momento éste podrá decretar el cierre de zonas.

Por otra parte, para fijar el número de PERMISOS DE ZONA que deban explotarse en cada una de las zonas concesionadas, se estudiará el número de vehículos que sean necesarios para prestar en forma eficiente el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y procurando que los autorizados para explotar la zona obtengan ingresos justos, así como las cantidades necesarias para reponer y mantener en condiciones apropiadas los vehículos destinados al servicio.⁵⁴²

En este sentido, la DIRECCIÓN proporcionó información de dieciocho estudios realizados para el otorgamiento de una concesión, PERMISOS DE ZONA, ampliación de permisos y/o zona, los cuales se describen a continuación:⁵⁴³

[Espacio intencionalmente en blanco]

⁵⁴⁰ Artículo 198 de la LLTES.

⁵⁴¹ Folio 002854 del EXPEDIENTE.

⁵⁴² Artículo 199 de la LTTES.

⁵⁴³ Folio 002953 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Tabla 33. Estudios realizados por la DIRECCIÓN para el otorgamiento de concesiones y/o PERMISOS DE ZONA

| Año del estudio | Número de expediente | Solicitante | Solicitud | Municipio | Mercado | Resolución | Argumento |
|----------------------|----------------------|---|--|--|--|------------------------------------|--|
| 5 agosto de 2008 | 096/2008 | Alianza de transportistas de carga general de materiales de construcción y minerales del municipio de Concordia, A.C. | Aumento de quince (15) permisos | Concordia | "servicio público de transporte de carga en general" | Positiva | "Dado que existe una demanda insatisfecha en estos momentos hacia el servicio de transporte público en la modalidad de carga general y de materiales para la construcción. Y en virtud de que lo solicitado representaría una solución para atender la demanda (sic)" |
| 5 marzo de 2009 | 0101/2005 | Juan Ruiz Herrera | Concesión con un permiso | Rosario | "Servicio de transporte público de transporte en la modalidad de carga de materiales para la construcción" | Positiva | "Dado que existe una demanda insatisfecha en estos momentos hacia el servicio de transporte público en la modalidad de carga general y de materiales para la construcción. Y en virtud de que lo solicitado representaría una solución para atender la demanda (sic)" |
| 19 octubre de 1999 | 093/1998 | Unión regional de autotransportistas de carga en general de productos agrícolas del municipio de Mazatlán, S. C. | Una concesión con ciento veinte (120) permisos | Mazatlán | "Servicio público de transporte de carga en general de productos agrícolas" | Positiva, para 100 (cien) permisos | "Dado que no existe una demanda insatisfecha en estos momentos hacia el servicio de transporte público en la modalidad de carga general de productos agrícolas y de materiales para la construcción. Por lo anteriormente descrito y en virtud de que lo solicitado no representaría una competencia desleal y ruinosa hacia la oferta concesionada (sic)" |
| 20 octubre de 2011 | 021/2010 | La alianza de camioneros y permisionarios de autotransportes de carga y materiales para construcción entre almacenes y zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa | Aumento de setenta (70) permisos | Rosario | "Servicio público de transporte en la modalidad de carga en general" | Positiva. | "Dado que existe una demanda insatisfecha en estos momentos hacia el servicio de transporte público en la modalidad de carga general y de materiales para la construcción (sic)" |
| 25 de abril del 2014 | 780/1980 | Unión de camioneros de carga y materiales para construcción | Solicitan ampliación de zona | Badiraguato, Cosalá, Elora y San Ignacio | "Servicio público de transporte en la modalidad de carga en general y de" | Negativa. | "Bajo el estado de cosas que prevalecen en relación a la oferta y demanda y de que lo solicitado representa" |

007579



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | | | |
|--------------------------|----------|---|--|-----------|---|-----------|--|
| | | del municipio de Culiacán | | | materiales para la construcción " | | una competencia desleal y ruinosa hacia los concesionarios y permisionarios oficialmente establecidos así como de que lo solicitado no cuenta con un sustento técnico ni socioeconómico tal como se demuestra con el análisis estos dictámenes que resultan improcedentes (sic)" |
| 26 de agosto de 2014 | 046/2013 | Alianza de camioneros de carga y materiales para la construcción de Escuinapa, s.c. | Ampliación de zona de explotación en el municipio de Sinaloa, únicamente hasta lo que comprenden las riveras y cauces del Rio Baluarte | | "Carga en general" | Positiva. | "dado que existe una demanda insatisfecha en estos momentos en abasto de materiales pétreos por parte de la industria de la construcción en el municipio de Escuinapa ocasionado por la escasez de bancos de proveedores de esta tipo de materiales y dado que lo solicitado cuenta con los dictámenes técnicos y socioeconómicos positivos (sic)" |
| 24 de Septiembre de 2014 | 256/1989 | Asociación de transportistas de carga y materiales para la construcción del estado de Sinaloa, a.c. | Concesión con treinta y dos (32) permisos | Culiacán | "Servicio público de transporte en la modalidad de carga y materiales para la construcción" | Negativa | "dado que lo solicitado cuenta con dictámenes técnicos y socioeconómicos negativos y de que lo solicitado representa una competencia desleal y ruinosa para los concesionados oficialmente autorizados (sic)" |
| 24 de septiembre de 2014 | 889/1981 | Autotransportistas de carga en general del poblado Sánchez Celis | Una concesión con setenta y cinco (75) permisos | Culiacán | "Servicio público de transporte en la modalidad de carga en general" | Negativa. | "Dada las condiciones prevalecientes y que lo solicitado representa una competencia desleal y ruinosa para los concesionarios oficialmente establecidos y de que lo solicitado cuenta con los dictámenes técnicos y socioeconómicos en sentido negativo (sic)" |
| 18 de noviembre de 2014 | 234/1985 | Encarnación Hernández Leva | Concesión con un (1) permiso | Concordia | "Transporte de materiales para la construcción y minerales a granel" | Negativa | "Ante este orden de cosas y que en virtud de que lo solicitado representa una competencia desleal y ruinosa hacia la oferta concesionado la cual presenta una capacidad |



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | | |
|-------------------------|-----------|---|---|---------|---|--|
| | | | | | | ociosa sumamente significativa. Así mismo de que lo solicitado cuenta con los dictámenes socioeconómico y técnico negativos (sic)" |
| 27 de noviembre de 2014 | 1160/1983 | Beatriz Parra Angulo | Concesión con dos (02) permisos | Guasave | "Servicio público de transporte en la modalidad de carga en general en la zona" | Negativa "Atendiendo las consideraciones encontradas en el estudio socioeconómico realizado, con el objeto de conocer el estado de cosas que prevalecen en el transporte público de carga general en la zona correspondiente al municipio de Guasave, donde la información obtenida arroja que estos se encuentran operando muy por debajo de su capacidad, producto entre otras cosas de la existencia de una sobre oferta en el servicio, aflorando conflictos que cada vez son más constantes y agresivos por parte de los choferes y los mismos permisionarios por la competencia de trabajo y que afectan la actividad productiva y ponen en dificultades a las autoridades encargadas de regular el servicio de transporte público y privado (sic)" |
| 4 de noviembre de 2014 | 112/1987 | Asociación industrial de la construcción y autotransportes conexos y similares, del estado de Sinaloa, A.C. | Ampliación de zona de explotación al municipio de Cosalá, Sinaloa | | "Servicio público de transporte en la modalidad de carga en general y de materiales de construcción en la zona correspondiente a los municipios de; Culiacán, Navolato y Elota" | Negativa "Lo solicitado si representaría una competencia desleal y ruinoso hacia la oferta concesionada y de que lo solicitado cuenta con los dictámenes técnicos y socioeconómicos negativos" |
| 4 de diciembre de 2014 | 224/1993 | Alianza de transportistas de carga y materiales de construcción "Tarahumara", | Aumento de veinte y seis (26) permisos | Choix | "Carga de materiales de construcción" | Negativa "Lo solicitado representa una competencia desleal y ruinoso para los concesionarios y permisionarios oficialmente autorizados así como de que cuenta con los dictámenes técnicos y" |

Handwritten signatures and initials: *Am*, *GA*, and a large signature.

007581



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | | | |
|-------------------------|----------|-----------------------------|------------------------------|---|--|-----------|--|
| | | | | | | | socioeconómicos negativos (sic)" |
| 5 de diciembre de 2014 | 264/1993 | Jesús Ariel Lugo Castro | Concesión con un permiso | Angostura, Mocorito, Salvador Alvarado Navolato y | "Carga general" | Negativa | "Dada las condiciones prevaecientes y que lo solicitado cuenta con los dictámenes técnicos y socioeconómicos negativos y de que lo solicitado representa una competencia desleal y ruinosa para los concesionarios y permisionarios oficialmente establecidos (sic)" |
| 10 de diciembre de 2014 | 115/2002 | Guillermo Román Tejeda Díaz | Una concesión con un permiso | Rosario | "Carga en general" | Negativa. | "Ante el estado de cosas prevaecientes y dado que lo solicitado representa una competencia desleal y ruinosa para los concesionarios oficialmente y de que lo solicitado cuenta con los dictámenes técnicos y socioeconómicos negativos (sic)" |
| 10 de diciembre de 2014 | 116/2002 | Laz Herlinda Tejeda Díaz | Una concesión con un permiso | Rosario | "Servicio de transporte público en la modalidad de carga en general" | Negativa. | "Ante el estado de cosas prevaecientes y dado que lo solicitado representa una competencia desleal y ruinosa para los concesionarios oficialmente y de que lo solicitado cuenta con los dictámenes técnicos y socioeconómicos negativos (sic)" |

B
es



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | | | |
|------------------------|----------|--|---|---------------------|---|----------|--|
| 30 de mayo de 2011 | 050/1993 | Unión de trabajadores de transportes de carga y materiales de construcción conexos y similares del municipio de Ahome A.C. | Concesión con veintinueve (29) permisos | Ahome | "Servicio público de transporte en la modalidad de carga en general y materiales de construcción" | Negativa | "La información obtenida arroja que estas se encuentran operando muy por debajo de su capacidad, producto entre otras cosas de la existencia de una sobre oferta en el servicio, aflorando conflictos que cada vez son más constantes y agresivos por parte de los choferes y los mismos permisionarios por la competencia de trabajo y que afectan la actividad productiva y ponen en dificultades a las autoridades encargadas de regular el servicio de transporte público y privado (sic)" |
| Septiembre 22 del 2009 | 031/2006 | Sociedad cooperativa de carga Gustavo Díaz Ordaz, S.C. | Aumento de cuarenta (40) permisos | Ahome y el fuerte | "Servicio público de transporte en la modalidad de carga general" | Positiva | "Bajo el estado de cosas que prevalecen en relación a la oferta y demanda de transporte en la modalidad de carga en general en la zona económica del municipio de Ahome y el fuerte donde se encontró que la oferta de transporte en la modalidad solicitada se encuentra desfasada por la demanda que actualmente presenta por la actividad económica en estos sectores |
| 15 de enero de 2009 | 032/2008 | Empresas y agregados de Sinaloa | Concesión con diez (10) permisos | Culiacán y Navolato | "Servicio de transporte público en la modalidad de carga de materiales de construcción" | Positiva | Ante este estado de cosas y de que se vislumbra demanda potencial al uso del transporte público en la modalidad de empresarial en el corto, mediano y largo plazo. Así como de que la solicitud representaría una alternativa de solución al servicio de transporte de carga de materiales de construcción (sic)" |



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que de los dieciocho estudios realizados, once se resolvieron negativamente y siete en sentido positivo, pero sólo uno de ellos derivó en una reducción en el número de los PERMISOS DE ZONA solicitados.

En este sentido, el estudio más reciente realizado para una concesión (considerando que de ella emanan treinta y dos PERMISOS DE ZONA), para prestar el servicio en el municipio de Culiacán (expediente 256/1989), indica que el sentido de la resolución es negativa *"dado que lo solicitado cuenta con dictámenes técnicos y socioeconómicos negativos y de que lo solicitado representa una competencia desleal y ruinosa para los concesionados oficialmente autorizados"*.⁵⁴⁴

Cabe destacar que dicho estudio señala que el procedimiento para realizar el estudio se basa en que: *"En primer lugar se ubicaron las modalidades de transporte de carga que mayores conflictos generan tanto a la Ciudadanía por los constantes conflictos por la competencia de transportar la carga."*⁵⁴⁵ [Énfasis añadido]

Asimismo, las conclusiones señalan lo siguiente:

"(...) la realización de construcciones no son constantes además de no ser de gran magnitud como para emplear a un gran número de unidades y es donde se generan los conflictos por las fuentes de trabajo entre las organizaciones concesionadas por el estado para prestar este tipo de servicio público.

*En últimas fechas estos conflictos se están dando de manera más frecuente y de mayor agresividad con enfrentamientos cada vez más preocupantes para los usuarios, trabajadores del volante, autoridades y sociedad en general."*⁵⁴⁶

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los estudios realizados no consideran criterios relacionados con la calidad del servicio ofrecido. Por ejemplo, el promedio de la flota para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales de construcción o pétreos en el municipio de Culiacán es de veintisiete años, mientras que para el municipio de Concordia es de veintiocho años, una diferencia de diez años y once años respecto del promedio nacional, respectivamente.

Por otro lado, en el expediente 234/1985 que solicita una concesión y un PERMISO DE ZONA para operar en el municipio de Concordia, la cual fue negada, y en donde la DIRECCIÓN se señala que:

"El gobierno federal realizó obras de gran importancia en cuanto a infraestructura de comunicaciones se refiere, como la autopista Mazatlán – Durango, que representa una de las obras de ingeniería más importantes (...).

Así mismo (sic) el gobierno federal realiza obras de mantenimiento y conservación de la carretera federal n. 40 que comunica con el estado de Durango y que actualmente se lleva a cabo por lo que se requiere de una oferta de transporte público en la modalidad de materiales de construcción.

⁵⁴⁴ Folio 002953 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁵ Folio 002953 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁶ Folio 002953 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large 'X' and 'ST' at the bottom right.]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En el mismo municipio conjuntamente el gobierno federal y el estatal construyeron la presa picachos misma que demanda una gran cantidad de mano de obra y de transporte público de carga.

La realización de estas obras públicas de gran tamaño requiere de enorme oferta de transporte público en la modalidad de carga, situación que se atendió de forma oportuna con las **80 unidades** con las que se cuenta en la zona correspondiente al municipio de Concordia." (Énfasis añadido)⁵⁴⁷

Para el resto de los municipios en las cuales se solicitó una nueva concesión y se negó se observa que:⁵⁴⁸

- i. En los municipios de Angostura, Mocorito, Salvador Alvarado y Navolato, el promedio de antigüedad de la flota del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos es veintisiete años y de treinta y cinco años para el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general.
- ii. En el municipio de Rosario, el promedio de años de antigüedad de la flota es de veintisiete años para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos y de treinta años en el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general.
- iii. En el municipio de Ahome, la antigüedad de la flota es de veintisiete años para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, y de treinta y cuatro años para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general.

Por otra parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la regulación no establece plazos para la resolución de solicitudes de otorgamiento de concesiones y PERMISOS DE ZONA, contribuyendo a generar incertidumbre tanto en los posibles competidores como en los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS existentes en el MERCADO INVESTIGADO.

Al respecto, se observa lo siguiente:

- i. Para los tres casos en que se presentaron escritos de oposición señalados, el promedio para resolver sobre los escritos de oposición es de cuatro punto cinco años.⁵⁴⁹ Adicionalmente, los mismos fueron resueltos en todos los casos en sentido negativo o con una reducción en los PERMISOS DE ZONA solicitados.

⁵⁴⁷ Folio 002953 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁸ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁹ $(110+22+13)/3=48.3$



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- ii. De la información que obra en el EXPEDIENTE sobre solicitudes de concesión o PERMISOS DE ZONA, treinta y cuatro (veintidós de concesión y doce de PERMISOS DE ZONA) aún están pendientes; de éstas, catorce, tienen más de diez años en dicho status.
- iii. Existen siete casos en que las solicitudes resultaron en negativas para obtener una concesión. En el caso de cuatro de ellas se resolvieron al año siguiente de presentada su solicitud, mientras que para otras dos se demoró doce años en su resolución, y en un caso más seis años.⁵⁵⁰ El promedio de resolución para dichas solicitudes, en consecuencia, fue de aproximadamente cinco años.

Adicionalmente, de los estudios señalados en la tabla 33, realizados por la DIRECCIÓN para el otorgamiento de concesiones y/o permisos, tampoco se cuenta con plazos establecidos para su realización, donde el promedio de tiempo transcurrido entre la fecha de solicitud y la fecha del estudio es de quince años. Cabe destacar que once de estos estudios fueron realizados en dos mil catorce.

En este sentido, destacan casos como los siguientes: respe

- i. Expedientes 234/1985 y 096/2008, mediante los cuales se solicita prestar el servicio en el municipio de Concordia:

La primera solicitud (a través del expediente 234/1985) fue realizada por una persona física para el otorgamiento de una concesión con un permiso en mil novecientos ochenta y cinco⁵⁵¹ y resuelta veintinueve años después en dos mil catorce, en sentido negativo. La segunda solicitud (a través del expediente 096/2008) fue realizada, por la Alianza de transportistas de carga general de materiales de construcción y minerales del municipio de Concordia, A.C, para el mismo municipio, pero para aumentar los permiso en quince UNIDADES, esta segunda solicitud fue resulta ese mismo año positivamente.

- ii. Expedientes 115/2002, 116/2002, 0101/2005, 021/2010 que solicitan prestar el servicio en el municipio de Rosario:

Las dos primeras solicitudes (a través de los expedientes 115/2002 y 116/2002) presentadas en dos mil dos, se resolvieron en dos mil catorce, es decir, doce años después de iniciado el procedimiento de solicitud.

En el caso de la tercera solicitud, que ingresó en el años dos mil cinco a la DIRECCIÓN bajo el número de expediente 0101/2005, se resolvió en cuatro años (es decir, se resolvió en dos mil nueve, antes que las dos solicitudes anteriores).

Más aún, para el caso de las solicitudes bajo los expedientes 115/2002, 116/2002 y 021/2010, las cuales señalan que solicitan la modalidad "carga general", resulta relevante que las dos primeras

⁵⁵⁰ Las solicitudes fueron realizadas, una en el año dos mil y resuelta en dos mil uno; cuatro en el año dos mil dos y resueltas dos de ellas en dos mil tres y dos en el año dos mil catorce, respectivamente; una en el año dos mil tres y resuelta al año siguiente, y la última solicitada en dos mil ocho y resuelta en dos mil catorce.

⁵⁵¹ De acuerdo al expediente 234/1985.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

fueron solicitadas por personas físicas con una concesión y un permisos cada una, en dos mil dos. Para éstas, se realizó el estudio con un sentido de la resolución negativo en dos mil catorce. Por su parte, para la tercera solicitud que obra en el expediente 021/2010 y que consiste en un aumento en setenta permisos, el estudio correspondiente fue realizado en dos mil once (sólo un año después de su ingreso) y con un sentido del resultado del estudio en negativo.

En este sentido, quienes solicitan una concesión y/o de PERMISO DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, en cualquiera de sus modalidades, no tienen tiempos de respuesta específicos para la realización de los estudios, ni criterios objetivos para obtener una respuesta de los escritos de oposición o para la resolución de sus solicitudes de concesión y/o PERMISOS DE ZONA.

Lo anterior, genera que quienes realicen una solicitud, ya sea de una concesión nueva; de un aumento en el número de permisos o una ampliación de la zona, no puedan planificar sus inversiones toda vez que pudieran pasar más de catorce años antes de tener una resolución.⁵⁵²

VIII.7. Actos o disposiciones del GOBERNADOR que crean incentivos para que algunos AGENTES ECONÓMICOS sean favorecidos

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existen ciertos actos del GOBERNADOR que generan situaciones de conflicto de interés. En específico, se observa que el titular de la DIRECCIÓN, designado por el GOBERNADOR, es titular de un PERMISO DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para materiales de pétreos o de construcción, asignado a una UNIDAD tipo volteo con capacidad para transportar siete metros cúbicos, mismo que está afiliado a la CTM y que depende de la concesión otorgada a la Alianza de Camioneros de Transporte de Carga y Materiales de Construcción del Municipio de Guasave, A.C. para operar en el municipio de Guasave.

Al respecto y, como ya se mencionó, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existe una disposición normativa que establece como incompatibilidad para obtener concesiones y/o PERMISOS DE ZONA, el ostentar un cargo público, según lo establece el RGLTTES:

“Artículo 221. Para obtener concesión o permisos de ruta o zona, se requiere:

I. De las personas físicas;

- a) Ser mexicano.
- b) Ser mayor de edad.
- c) Ser de reconocida (sic) y observar buena conducta.

⁵⁵² Lo anterior, toda vez que nuestro periodo investigado comienza en el año dos mil catorce; sin embargo, la DIRECCIÓN proporcionó información que indica que solicitudes de mil novecientos ochenta y cinco fueron resueltas en el año dos mil catorce.

[Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'GA' and 'R']

007587



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

d) No ser servidor público.

e) No tener antecedentes penales por comisión de delitos intencionales; (...).⁵⁵³[Énfasis Añadido]

Si bien el RGLTTES establece como requisito que para obtener un permiso o concesión las personas físicas no sean servidores públicos, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la titularidad de la DIRECCIÓN está a cargo de un permisionario, y no cumple el supuesto del RGLTTES. No obstante, dado que en el MERCADO INVESTIGADO, conforme a lo mostrado en la sección VII.2., prevalecen conductas de los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS como roles de trabajo, acuerdos de acarreo y otros mecanismos para mitigar la entrada y expansión de competidores, resulta de relevancia analizar el efecto de que un PERMISIONARIO decida sobre la entrada y expansión de otros potenciales PERMISIONARIOS y CONCESIONARIOS.

Así, la situación antes descrita podría implicar el establecimiento de incentivos y acciones que tengan como efecto restringir las condiciones de competencia. Lo anterior derivado de lo siguiente:

- La existencia de un procedimiento de conciliación dispuesto por la LTTES y el RGLTTES como procedimiento de resolución de controversias entre CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS por motivo de zonas para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA derivadas de la comisión de prácticas de “competencia ruinosa”, mismo que puede iniciar a petición de alguno de los “afectados” o por iniciativa de la DIRECCIÓN y que se sustancia con una audiencia de conciliación.⁵⁵⁴
- Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que dichas disposiciones podrían generar preferencia hacia algunos AGENTES ECONÓMICOS en específico, toda vez que la DIRECCIÓN podría decidir modificar o establecer condiciones regulatorias que den preferencia a las concesiones o PERMISOS DE ZONA de algún AGENTE ECONÓMICO en particular “para la fijación del sistema de explotación adecuada, tendiente a evitar la competencia ruinosa mencionada”, según lo dispuesto en el artículo 275 del RGLTTES, por lo que la decisión de la DIRECCIÓN podría ir encaminada a beneficiar a un grupo de CONCESIONARIOS.
- Adicionalmente, con base en información obtenida en fuentes públicas y que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que:

“(…) El titular de Vialidad y Transportes, Domingo Ramírez Armenta, (...) es “juez y parte”, al pertenecer todavía como socio de la alianza de transportistas de Guasave, por lo que “no hay objetividad en la toma de decisiones”.⁵⁵⁵

- Por otra parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que cuando existen conflictos entre usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y los CONCESIONARIOS y

⁵⁵³ Artículo 221 del RGLTTES.

⁵⁵⁴ Artículo 275 del RGLTTES.

⁵⁵⁵ Folio 006088 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials on the right margin]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

PERMISIONARIOS, la DIRECCIÓN interviene para su negociación o solución, como puede observarse en los acuerdos de acarreo que se han firmado entre las empresas o usuarios y CONCESIONARIOS.⁵⁵⁶

En el mismo sentido, la Delegación Sinaloa Norte de la CMIC declaró que:

"(...) tienen un gran coto de poder, el Director de Transportes y Vialidad (sic) es un aliancista. (...) "⁵⁵⁷ [y que]

"(...) La autoridad se muestra omisa al cumplimiento de la Ley. Si no hay un acuerdo entre el constructor y la Alianza, se le puede llamar a la Autoridad para que intervenga, pero en realidad no soluciona nada (...) "⁵⁵⁸

Adicionalmente, la CMIC señaló que el procedimiento que sus afiliados y/o asociados tienen que seguir para contratar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA consiste en lo siguiente:

"1) (...)

En los casos que el afiliado sea auto-suficiente [sic] en relación al transporte de carga, y utilice sus propios medios de transporte para efectos de llevar sus propios materiales de un lugar a otro, es "visitado", ya sea por representantes de alguna Alianza de Transportes, por algún inspector de Vialidad y Transportes del Estado de Sinaloa, o en su defecto, por ambos, para efectos de orillarlos a ceder un porcentaje de dicho transporte, a favor de la Alianza (...) "⁵⁵⁹ [Énfasis añadido]

Derivado de lo anterior y, en consideración de que el titular de la DIRECCIÓN es a la vez servidor público y PERMISIONARIO, siendo que el RGLTTES marca como requisito para obtener concesiones y/o PERMISOS DE ZONA que la persona física que lo solicita no sea servidor público, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que podrían existir incentivos para que algunos AGENTES ECONÓMICOS sean favorecidos y se restrinja la entrada de nuevos competidores.

Una descripción detallada de los efectos que se observaron derivados de la desregulación del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA se encuentra en el Anexo 3.

VIII.8. Conclusiones del análisis de los efectos anticompetitivos derivados de la existencia de barreras normativas a la entrada y la expansión

En resumen, los efectos anticompetitivos derivados de la existencia de las barreras normativas a la entrada y expansión son los siguientes:

- En cuanto al régimen de concesión y PERMISOS DE ZONA: i) resulta en un sistema proclive a generar ventajas exclusivas en el otorgamiento de concesiones y PERMISOS DE ZONA en favor de algunas personas; ii) incentiva el establecimiento de esquemas de negocio ineficientes, que inhibe la competencia y disminuye la calidad con la que se presta el

⁵⁵⁶ Folios 000616 al 000662 del EXPEDIENTE.

⁵⁵⁷ Folio 000624 del EXPEDIENTE.

⁵⁵⁸ Folio 000625 del EXPEDIENTE.

⁵⁵⁹ Folio 003279 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; y **iii**) crea incertidumbre en los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS existentes en el mercado y potencialmente entrantes, en relación al resultado de las solicitudes de autorizaciones de concesiones, nuevos PERMISOS DE ZONA e incremento de zonas permitidas.

- El esquema de PERMISOS DE ZONA genera que: **i**) se impida el aprovechamiento de las economías de escala por parte de los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y con ello se incurra en mayores costos y en un potencial desperdicio de recursos de los propios transportistas; y **ii**) se establezcan rigideces para el ajuste entre oferta y demanda, incrementado los costos tanto para usuarios como para prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.
- El establecimiento de tarifas fijadas por medio de acuerdo del GOBERNADOR, deriva en: **i**) limitantes a la contestabilidad y disciplina competitiva en el mercado y mitiga la necesidad de innovación por parte de los CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS para efectos de competir en el mercado; **ii**) desincentiva que los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS compitan vía precios por el mercado, mejorando la calidad de su servicio o mediante el establecimiento de diferenciación entre proveedores del servicio; **iii**) incentiva que como práctica en el mercado, se establezcan acuerdos de acarreo entre usuarios y prestadores del servicio, a través de los cuales se fijan el porcentaje de traslados o viajes que realizarán cada uno, limitando los beneficios que los usuarios podrían obtener por efecto de autoproveerse el servicio de transporte de carga mediante el uso de UNIDADES propias; **iv**) crea elevados costos de negociación y otros costos de oportunidad, que derivan en pérdidas tanto para CONCESIONARIOS, PERMISIONARIOS y usuarios del servicio; y **v**) elimina la competencia en precios.
- Las restricciones que enfrentan los usuarios para integrarse verticalmente generan: **i**) una disminución de la presión competitiva a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS y con ello, falta de incentivos a mejorar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; **ii**) un incremento en los costos de producción de los usuarios, toda vez que el costo de uno de sus insumos, el transporte, se ofrece por los CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS a un sobreprecio de hasta el 40%; y **iii**) incentivos para la implementación de esquemas de precios de doble marginalización, toda vez que los usuarios no pueden internalizar los costos del transporte mediante el uso de sus propias UNIDADES y haciendo uso del servicio de transporte con un sobreprecio.
- La preferencia a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS ya establecidos: **i**) inhibe la competencia en el mercado, puesto que los AGENTES ECONÓMICOS existentes pueden bloquear la entrada de un potencial competidor; **ii**) inhibe los incentivos para que los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS establecidos en el MERCADO INVESTIGADO mejoren los servicios de transporte provistos; y **iii**) crea incertidumbre sobre el momento y las condiciones bajo las cuales un AGENTE ECONÓMICO podrá entrar al mercado.

CFCE

CFCE



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- Las facultades del GOBERNADOR para abrir y cerrar zonas y para limitar el número de permisos en cada una de ellas crea incertidumbre en los AGENTES ECONÓMICOS entrantes y establecidos, limitando la planificación de inversiones.
- Los escenarios de probables conflictos de interés crean incentivos para que algunos AGENTES ECONÓMICOS establecidos sean favorecidos.

Los elementos antes analizados a lo largo de la presente sección permiten concluir que las disposiciones jurídicas referidas y contenidas en la LTTES y el RGLTTES constituyen: i) barreras normativas a la entrada y expansión en el MERCADO RELEVANTE; ii) generan efectos anticompetitivos en el MERCADO RELEVANTE, y por lo tanto; iii) se configuran como barreras a la competencia y libre concurrencia, toda vez que indebidamente impiden o distorsionan el proceso de competencia y libre concurrencia en términos de la fracción IV del artículo 3 de la LFCE.

IX. Propuesta de recomendaciones de esta AUTORIDAD INVESTIGADORA con relación a AUTORIDADES PÚBLICAS

IX.1. Resumen de las barreras a la competencia derivadas de disposiciones normativas que restringen el funcionamiento eficiente del MERCADO RELEVANTE

Del análisis de la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó, en la sección VII.2., que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO, puesto que las disposiciones legales previstas en la LTTES y el RGLTTES conforman barreras normativas a la entrada y expansión, las cuales se relacionan con el otorgamiento de una concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA en el MERCADO RELEVANTE. Dichas barreras normativas, como se mostró en la sección VIII.2., generan efectos anticompetitivos con lo cual éstas constituyen barreras a la competencia y libre concurrencia en términos de la fracción IV del artículo 3 de la LFCE, toda vez que indebidamente impiden o distorsionan el proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO.

A continuación se presenta el resumen de las barreras a la competencia y libre concurrencia detectadas en la sección VII.2.:

- Régimen de concesiones y permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.
- Otorgamiento de PERMISOS DE ZONA.
- Facultades del GOBERNADOR sobre la determinación de zonas y el número de permisos existentes en cada una de ellas.
- Facultades del GOBERNADOR para fijar y modificar tarifas.
- Restricciones para que los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a otras actividades, como la de construcción o a la actividad agrícola, se autoproveen el servicio de transporte.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and initials like 'am', 'f', and 'GA'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- Disposiciones en la LTTES y el RGLTTES que otorgan diversos derechos de preferencia a ciertos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS.
- Disposiciones normativas que propician situaciones de conflicto de interés; o actos de la DIRECCIÓN y el CONSEJO TÉCNICO que incentivan preferencia hacia algunos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS.

IX.2. Resumen de las recomendaciones propuestas para AUTORIDADES PÚBLICAS y efectos anticompetitivos que eliminan

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que para aquellos casos en que la normativa aplicable a la prestación del servicio público de transporte de carga en otras entidades federativas contenga disposiciones jurídicas que pudieran constituir barreras a la entrada y generar efectos anticompetitivos similares a los detectados en la presente investigación, podrían resultar de aplicación las recomendaciones contenidas en la presente sección.

Es importante resaltar que las recomendaciones que a continuación se proponen constituyen las medidas correctivas que se consideran necesarias dadas las posibles barreras a la competencia detectadas en el presente dictamen preliminar.

Como se detallará en la sección IX.4., las medidas correctivas a manera de recomendaciones propuestas fueron elaboradas tomando en cuenta los requisitos establecidos en el último párrafo del artículo 94 de la LFCE y el artículo 12 de las DISPOSICIONES. Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA contempló lo previsto en el artículo 57 de la LFCE, donde se establece que las recomendaciones propuestas deberán buscar eliminar los efectos adversos a la competencia en las proporciones necesarias para ello.

A modo de resumen y con el fin de facilitar la comprensión de las recomendaciones propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para eliminar las restricciones al proceso de competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO y/o barreras a la competencia y libre concurrencia, se presenta a continuación una tabla que relaciona: i) las barreras detectadas, divididas en tres grupos según el tipo de restricción que representan en el MERCADO INVESTIGADO; ii) los principales efectos anticompetitivos que generan dichas barreras en el MERCADO INVESTIGADO y; iii) la o las recomendación(es) que se proponen para cada una de las barreras:

Tabla 34. Correspondencia entre las barreras a la competencia y libre concurrencia detectadas, los efectos anticompetitivos que eliminan y las recomendaciones propuestas

| Bloque 1 | | |
|---|---|--|
| Barreras a la competencia y libre concurrencia derivadas de las disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES | Principales efectos anticompetitivos (EA) que produce | Correspondencia a las recomendaciones propuestas (R) |
| | | |

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and the letters 'GF' at the bottom.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | |
|---|--|--------------------------|
| Régimen de concesiones y permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. | <p>EA1: Es un sistema proclive a generar ventajas exclusivas a favor de algunos AGENTES ECONÓMICOS, principalmente a aquéllos ya establecidos en el mercado y en detrimento de otros;</p> <p>EA2: Genera esquemas de negocio ineficientes, como los relacionados con la estructura o conformación del capital y trabajo; e</p> <p>EA3: Incentiva que no existan plazos específicos para que la DIRECCIÓN responda a solicitudes de otorgamiento de concesión y/o PERMISO DE ZONA.</p> | R1, R2, R6, R7 y R8 |
| Otorgamiento de PERMISOS DE ZONA. | <p>EA4: No se aprovechan las economías de escala inmersas en la actividad del transporte, desperdiciando recursos de los propios oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; y</p> <p>EA5: No se ajustan la demanda y oferta del servicio, segmentando el mercado y limitando los incentivos para competir por el mercado.</p> | R3, R4 y R5 |
| Facultades del GOBERNADOR sobre la determinación de zonas y el número de permisos existentes en cada una de ellas. | EA6: Generan incertidumbre sobre el momento, circunstancias y criterios bajo las cuales se abren o cierran zonas, o se limita el número de permisos. | R2, R4, R5, R7, R8 y R10 |
| Facultades del GOBERNADOR para fijar y modificar tarifas, | <p>EA7: Limitan la contestabilidad en el mercado, y elimina los incentivos para la entrada y expansión de los competidores en el mercado;</p> <p>EA8: Eliminan los incentivos para que los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS compitan vía precios, y por medio de mejoras en la calidad de sus servicios;</p> <p>EA9: Incentivan el establecimiento de "acuerdos de acarreo" que incrementan los costos de negociación y que derivan en pérdidas tanto para CONCESIONARIOS, PERMISIONARIOS y usuarios del servicio; e</p> <p>EA10: Incentivan el establecimiento discrecional de sobrepagos y, por lo tanto, incrementos en los costos para los usuarios del servicio.</p> | R9 y R11 |
| Disposiciones en la LTTES y el RGLTTES que otorgan diversos derechos preferencia a ciertos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS. | <p>EA11: Limitan la entrada de nuevos competidores y la expansión de algunos de los existentes;</p> <p>EA12: Inhiben los incentivos para mejorar los servicios provistos;</p> | R6, R7, R8 y R10 |

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the letters 'G' and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | <p>EA13: Impiden a posibles nuevos competidores y a los existentes la realización de planes de inversión sustentados en la resolución favorable de solicitudes de concesión y/o PERMISOS DE ZONA; e</p> <p>EA14: Incentivan el establecimiento de "acuerdos de acarreo" entre usuarios y prestadores del servicio, en los cuales se fija el porcentaje de traslados que realizará cada uno.</p> | |
|--|---|--|
| Bloque 2 | | |
| Barreras a la competencia y libre concurrencia generadas por la existencia de disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES que se constituyen como restricciones a la integración vertical | Principales efectos anticompetitivos (EA) que produce | Correspondencia a las recomendaciones propuestas (R) |
| Restricciones para que los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a otras actividades, como la de construcción o a la actividad agrícola, se autoproveen el servicio de transporte. | <p>EA15: Disminuyen la presión competitiva a los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS y con ello, se eliminan los incentivos para mejorar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; e</p> <p>EA16: Incrementan las posibilidades de establecer mecanismos de precios que incurran en una doble marginalización, toda vez que los usuarios no pueden internalizar los costos del transporte.</p> | R12 y R13 |
| Bloque 3 | | |
| Barreras a la competencia y libre concurrencia generadas por la existencia de disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES generan o facilitan situaciones de conflicto de interés | Principales efectos anticompetitivos (EA) que producen | Correspondencia a las recomendaciones propuestas (R) |
| Disposiciones normativas que propician situaciones de conflicto de interés, o actos de la DIRECCIÓN y el CONSEJO TÉCNICO que incentivan preferencia hacia algunos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS. | EA17: Crean incentivos para que algunos AGENTES ECONÓMICOS establecidos sean favorecidos. | R14 |

En el presente dictamen preliminar se observa que la falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO, deriva principalmente de la existencia de disposiciones jurídicas que generan barreras a la competencia y libre concurrencia toda vez que indebidamente impiden o distorsionan la dinámica competitiva en el MERCADO INVESTIGADO.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

A continuación se expone cada una de las recomendaciones que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone dirigir a las AUTORIDADES PÚBLICAS para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO.

IX.3. Recomendaciones que la AUTORIDAD INVESTIGADORA propone se dirijan al H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA y al GOBERNADOR, así como descripción de sus efectos esperados

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que diversas disposiciones jurídicas vigentes contenidas en la LTTES generan barreras a la libre competencia y concurrencia toda vez que distorsionan la dinámica competitiva en el MERCADO RELEVANTE. Lo anterior se traduce en un obstáculo para fomentar el proceso de competencia entre los AGENTES ECONÓMICOS que ya participan en el MERCADO RELEVANTE por dedicarse a la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, así como de potenciales competidores que podrían ejercer presión competitiva a los mismos, en caso de permitirseles la entrada o expansión al MERCADO RELEVANTE.

En consonancia con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone se recomiende al H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA que realice las reformas legislativas en la LTTES que sean necesarias para que las recomendaciones descritas a continuación puedan ser efectiva y satisfactoriamente implementadas.

En el mismo sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar al GOBERNADOR que realice los cambios regulatorios necesarios en el RGLTTES, el RISGG y cualquier otro ordenamiento que resulte aplicable, para la aplicación de las disposiciones de la LTTES que, en su caso, modifique el H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA como consecuencia de las siguientes recomendaciones:

IX.3.1. Bloque 1: Propuesta de recomendaciones que buscan eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia derivadas de las disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES.

Propuesta de recomendación 1 (R1): Unificar régimen de concesión – PERMISO DE ZONA en el mismo titular. Eliminar restricciones en las concesiones por tipo de carga.

Como ya se expuso en la sección VII.2.2.2.1., la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA está sujeta necesariamente al otorgamiento previo de una concesión y un PERMISO DE ZONA. Por su parte, la concesión consiste en la autorización por el GOBERNADOR, a través de la DIRECCIÓN, para prestar al público el servicio de transporte de personas o cosas, en virtud de la cual pueden emanar uno o varios PERMISOS DE ZONA o de ruta que se otorgan para autorizar las



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

UNIDADES con las que se prestará el servicio.⁵⁶⁰ En ese sentido, las concesiones se pueden otorgar tanto a personas físicas como morales, de forma individual o colectiva.

Derivado del análisis realizado en la sección VIII.1., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el régimen de concesión y PERMISOS DE ZONA, genera los siguientes efectos anticompetitivos:

- i. Resulta en un sistema proclive a generar ventajas exclusivas en el otorgamiento de concesiones y PERMISOS DE ZONA en favor de algunos AGENTES ECONÓMICOS, principalmente a aquéllos ya establecidos en el mercado y en detrimento de otros;
- ii. Incentiva el establecimiento de esquemas de negocio que inhiben la competencia (esquemas de trabajo) y disminuyen la calidad con la que se presta el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el MERCADO RELEVANTE.
- iii. Crea incertidumbre en los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS existentes en el mercado y potenciales entrantes, en relación al resultado de las solicitudes de autorizaciones de concesiones, nuevos PERMISOS DE ZONA e incremento de zonas permisionadas. Asimismo, inhibe los incentivos para que los transportistas realicen más y nuevas inversiones. Lo anterior en detrimento de calidad y oportunidad con la que se presta el servicio.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación del régimen dual actual concesión – PERMISO DE ZONA y sustituirlo por la adopción de un modelo único de concesión o permiso.

En seguimiento a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la adopción de un sistema similar al que contempla la LCPAF y el RASA, consistente en un “permiso único” que otorga la SCT a través de la Dirección General de Autotransporte Federal, para la prestación del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA, según lo descrito en la sección IV.2.3.1. El régimen único no contempla restricciones por tipo de carga, por lo que se recomienda que se establezca un régimen bajo el cual, mediante una autorización, se pueda prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA sin importar el tipo de carga.

En dicho sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que con la implementación del régimen único propuesto, se generaría mayor claridad, seguridad y certeza respecto de la obtención de las autorizaciones administrativas necesarias para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, así como de los derechos y obligaciones para el solicitante, incentivando la entrada o expansión de nuevos competidores al MERCADO RELEVANTE.

Asimismo, con la eliminación del régimen actual que exige la dualidad y coexistencia de concesión y permiso, se desincentivarían los esquemas de asignación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA mediante “esquemas de trabajo” descritos a detalle en las secciones VI.3. y VII.2.2.2., consistentes en que los CONCESIONARIOS realicen las negociaciones con los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, tomen las decisiones correspondientes y establezcan un rol de trabajo entre los PERMISIONARIOS que emanan de su concesión para que ejecuten la prestación

⁵⁶⁰ Artículos 185 y 186 de la LTTES.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the letters 'CAH', 'X', and 'G']



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

del servicio, sin tener injerencia alguna en dicho proceso. Lo anterior porque, al no depender de un CONCESIONARIO, los PERMISIONARIOS tendrían decisión respecto al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA que ofrecen, convirtiéndose en la oferta en el MERCADO INVESTIGADO e incentivando la implementación de estrategias de competencia, como lo son la reducción de precios, la innovación, el aumento en la calidad, la diferenciación, por mencionar algunos, en beneficio de los usuarios.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que con la adopción de las recomendaciones propuestas, también se eliminarían las barreras a la entrada o expansión al MERCADO RELEVANTE que genera el régimen dual concesión – PERMISO DE ZONA al exigir que los PERMISOS DE ZONA necesariamente dependan de las concesiones y los PERMISIONARIOS deban ser socios del CONCESIONARIO, permitiendo la entrada de nuevos AGENTES ECONÓMICOS que deseen operar en el MERCADO INVESTIGADO mediante estructuras corporativas determinadas exclusivamente por la voluntad de sus socios o accionistas sin injerencia de la LTTES.

Cabe señalar que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el régimen único que se propone en la presente recomendación debe conformarse, por lo menos, siguiendo el resto de las recomendaciones que se exponen a continuación.

Propuesta de recomendación 2 (R2): Eliminar las restricciones en el número de concesiones o permisos⁵⁶¹ por titular.

Con base en lo descrito en la sección VII.2.2.2.4., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación de la restricción normativa de tres permisos como número máximo para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA de los cuales puede ser titular una misma persona física, toda vez que dicha disposición impide que aquellos AGENTES ECONÓMICOS ya participantes en el MERCADO RELEVANTE puedan incrementar su escala de operación a través de la incorporación de nuevas UNIDADES para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, o bien, inhibir la entrada de nuevos participantes en el MERCADO RELEVANTE, a sabiendas que su crecimiento en el mismo se limita regulatoriamente, sin consideración de las variables de demanda y oferta, su capacidad, eficiencia, planes de inversión, y cualquier otra ventaja competitiva que pudiesen tener con respecto de sus competidores.

En contraste, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA, no existen este tipo de limitaciones, lo cual genera incentivos a la entrada o expansión, toda vez que los AGENTES ECONÓMICOS interesados pueden crecer en su actividad y satisfacer la demanda de más y mayores clientes, alcanzar una mayor eficiencia logística, operativa, entre otros beneficios, obedeciendo a los requerimientos propios del usuario, así como a las fuerzas del mercado y no a disposiciones normativas.

⁵⁶¹ En lo sucesivo y donde aplique, se hará referencia únicamente a concesiones o permisos para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, toda vez que con la adopción de la recomendación número 1, sería innecesario considerar a las concesiones y a los permisos en forma independiente y simultánea.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature and the letters 'GA' and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que con la adopción de la recomendación propuesta, se eliminarían las distorsiones competitivas en el MERCADO RELEVANTE derivadas de las restricciones normativas descritas en relación al número de permisos por titular, al generar que el número de permisos por titular respondan directamente a las fuerzas de la oferta y la demanda y no al diseño normativo.

Por otro lado, con la implementación de la presente recomendación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que se eliminarían parte de las barreras a la entrada o expansión al MERCADO RELEVANTE, derivadas de las restricciones referidas, incentivando la entrada de nuevos competidores y con ello, mayor y mejor presión competitiva sobre los AGENTES ECONÓMICOS que ya prestan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, redundando en beneficios directos para los usuarios del mismo.⁵⁶²

Propuesta de recomendación 3 (R3): Eliminar el otorgamiento de PERMISOS DE ZONA, ampliando su alcance geográfico a los límites propios del estado de Sinaloa y eliminar el procedimiento de cierre de zona.

Con base en las consideraciones vertidas en la sección VII.2.2.2.2., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación del régimen de otorgamiento de PERMISOS DE ZONA, consistente en la autorización para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en un área determinada del territorio del estado de Sinaloa y prohibiéndolo en otras áreas, con base en el criterio de "carga de origen". En cambio, los permisos deberán ampliarse o a los propios límites políticos del estado de Sinaloa, en atención al principio de aplicación territorial de la LTTES, según lo dispuesto en su artículo 1.⁵⁶³

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la adopción de un régimen de permisos únicos similar al existente para el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA, que dispone la LCPAF en su artículo 50 y que a la letra dice:

"(...) El permiso de autotransporte de carga autoriza a sus titulares para realizar el autotransporte de cualquier tipo de bienes **en todos los caminos de jurisdicción federal.**" [Énfasis añadido]

En dicho sentido, el régimen aplicable y vigente para el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA, permite a los transportistas cargar y efectuar traslados de cualquier punto a cualquier punto, lo que les permite la generación de eficiencias mediante la diversificación de los servicios ofrecidos, generación de economías de alcance que permiten reducir costos, mejores precios, y un mejor aprovechamiento de las UNIDADES, entre otros beneficios en favor de la competencia.

⁵⁶² Folio 006450 del EXPEDIENTE.

⁵⁶³ Mismo que a la letra dice: "Artículo 1o. La presente Ley tiene por objeto establecer las bases para la ordenación y regulación del tránsito de vehículos, conductores, pasajeros y peatones que hagan uso de las vías públicas del Estado de Sinaloa; así como estatuir las bases para la regulación del servicio público de transporte en la Entidad."

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large 'X' and other illegible marks.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En consistencia con la recomendación anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone también eliminar las facultades del GOBERNADOR (a través de la DIRECCIÓN) para decretar de oficio o a petición de parte el cierre de zonas⁵⁶⁴ para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, para el que debe realizar previamente un estudio socioeconómico y técnico de la zona en cuestión, con el objeto de verificar la situación real de la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, pudiendo solicitar la opinión del CONSEJO TÉCNICO y una vez cumplido lo anterior, dictar la resolución procedente.

En el mismo sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación del cierre de zona como causal de improcedencia de las solicitudes de concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA.⁵⁶⁵

Con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera se eliminarían restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO RELEVANTE y se generarían diversas ganancias en eficiencia entre las cuales destacan:

- i. Se eliminarían los efectos anticompetitivos producidos por la segmentación territorial ficticia del MERCADO RELEVANTE derivados del otorgamiento de PERMISOS DE ZONA, toda vez que con la eliminación de dicha restricción y la consecuente ampliación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA a los límites propios del estado de Sinaloa, se producirían mayores opciones para los usuarios del mismo, al poder concurrir mayor número de oferentes en todas las zonas;
- ii. Los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se enfrentarían a una mayor presión competitiva, generando incentivos para ofrecer mejores condiciones, precios, calidad, diversidad, innovación y diferenciación en la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA;
- iii. La normativa que prohíbe la comercialización del viaje de regreso impone costos innecesarios al no poder cargar en el punto de destino de algún servicio contratado y obligar a que el viaje de regreso necesariamente se realizar vacío (sin carga). Esto encarece los costos de los PERMISIONARIOS, lo que se refleja en el precio que pagan los usuarios; y
- iv. Asimismo, con la eliminación de la prohibición normativa de comercializar el viaje de regreso, se posibilitaría la generación de economías de alcance, permitiendo mayor eficiencia en la operación de los AGENTES ECONÓMICOS que prestan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

⁵⁶⁴ Artículo 242 del RGLTTES.

⁵⁶⁵ Artículo 226, fracción II, del RGLTTES.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Propuesta de recomendación 4 (R4): Eliminar las facultades del GOBERNADOR para determinar el no otorgamiento de concesiones o permisos hasta nuevo aviso, por considerar la demanda adecuadamente satisfecha.

Con base en las consideraciones vertidas en la sección VII.2.2.2.4., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la supresión de las facultades con que cuenta el GOBERNADOR⁵⁶⁶ para determinar el no otorgamiento de concesiones y permisos hasta nuevo aviso por considerar que la demanda del mismo se encuentra debidamente atendida.

En conexión con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone también la eliminación de las facultades con que cuenta el GOBERNADOR para:

- i. Determinar el aumento en el número de UNIDADES permisionadas para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, cuando en una zona previamente cerrada se decreta nuevamente su apertura;⁵⁶⁷ y
- ii. Otorgar, mediante convocatoria, concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, cuando *“se requiera establecer un servicio que tenga características especiales, para satisfacer las necesidades de la ruta o zona de que se trate, o así lo exija el interés social.”*⁵⁶⁸

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que se eliminaría también cualquier restricción a la oferta derivada de las facultades en comento, pues las recomendaciones propuestas generarían que la determinación del número de permisos para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA responda a las fuerzas de la oferta y demanda y no al diseño normativo, o a decisiones tomadas en forma discrecional por parte de la DIRECCIÓN.

Propuesta de recomendación 5 (R5): Eliminar las facultades de la DIRECCIÓN para determinar el número de permisos necesarios por zona autorizada.

Con base en las consideraciones vertidas en la sección VII.2.2.2.2., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación de las facultades de la DIRECCIÓN para determinar el número de permisos necesarios por zona autorizada y dependientes de una misma concesión, según lo que establece la LTTES:

- i. *“Las personas físicas o morales sólo podrán ser titulares de una concesión de servicio público de transporte, con el número de permisos que las necesidades del servicio lo requiera a juicio de las Autoridades de Tránsito y Transportes”*⁵⁶⁹ [Énfasis añadido], de manera que no haya limitantes de tipo discrecional en la determinación del número de permisos otorgados, como son *“las características de vialidad y transporte de las mismas*

⁵⁶⁶ Artículo 234 de la LTTES.

⁵⁶⁷ Artículo 235 de la LTTES.

⁵⁶⁸ Artículo 233 de la LTTES.

⁵⁶⁹ Artículo 192 de la LTTES.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large 'X' and other illegible marks.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

(las zonas en cuestión) y por las necesidades socio-económicas de la población a beneficiar en relación al servicio ya concesionado⁵⁷⁰ y

ii. Mediante la realización de estudios que determinen:

“el número de vehículos que sean necesarios para prestar en forma eficiente el servicio público de transporte y procurando que los autorizados para explotar la ruta o zona obtengan ingresos justos, así como las cantidades necesarias para reponer y mantener en condiciones apropiadas los vehículos destinados al servicio.”⁵⁷¹

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que se eliminaría también cualquier restricción a la oferta derivada de las facultades en comento, pues las recomendaciones propuestas generarían que la determinación del número de permisos para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA responda a las fuerzas de la oferta y demanda y no al diseño normativo o a decisiones tomadas en forma discrecional por parte de la DIRECCIÓN.

Propuesta de recomendación 6 (R6): Eliminar cualquier derecho de preferencia en el otorgamiento de nuevas concesiones, a aquéllos que “garanticen la calidad” en la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, en términos de pertenecer a alianzas, uniones y asociaciones en general. Establecer únicamente criterios objetivos.

Con base en las consideraciones vertidas en la sección VII.2.2.2.3., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación de cualquier derecho de preferencia en el otorgamiento de concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, especialmente aquél que en términos de la LTTES se otorga en beneficio de las uniones, alianzas, sindicatos, sociedades cooperativas y mercantiles de trabajadores del volante legalmente constituidas, por considerar que garantizan la calidad del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.⁵⁷² Dicha disposición establece preferencias por poseer determinadas estructuras corporativas cuando la calidad del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no tiene causal con la estructura corporativa de un prestador, por lo que otros AGENTES ECONÓMICOS podrían garantizar la calidad del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

En dicho sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone adoptar un régimen normativo en el cual las concesiones se otorguen en igualdad de condiciones a todos los AGENTES ECONÓMICOS que así lo soliciten y acrediten satisfacer requisitos objetivos, consistentes en criterios técnicos medibles de seguridad de operación y calidad.

⁵⁷⁰ Artículo 198 de la LTTES.
⁵⁷¹ Artículo 199 de la LTTES.
⁵⁷² Artículo 194 de la LTTES.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Propuesta de recomendación 7 (R7): Eliminar cualquier derecho de preferencia por antigüedad en la renovación de concesiones a sus actuales titulares. Establecer únicamente criterios objetivos.

Con base en las consideraciones vertidas en la sección VII.2.2.2.3., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación de cualquier derecho de preferencia por antigüedad en la renovación de concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en favor de aquellos CONCESIONARIOS que ya sean titulares de una concesión y que la estén explotando, para obtener en forma preferente y de nueva cuenta su concesión al término de la vigencia de la misma. Lo anterior, con la finalidad de que con ello se elimine la barrera a la entrada que enfrentan los que AGENTES ECONÓMICOS interesados en entrar al MERCADO RELEVANTE y prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y que por dichos derechos de preferencia por antigüedad no pueden hacerlo.

En dicho sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la adopción de un régimen normativo en el cual de existir la renovación de las concesiones, se otorguen en igualdad de condiciones a todos los AGENTES ECONÓMICOS que así lo soliciten y acrediten satisfacer los requisitos objetivos que al objeto se dispongan en la legislación aplicable.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que con lo anterior, se permitiría la entrada de nuevos competidores en el MERCADO RELEVANTE, generando con ello mayor presión competitiva a los AGENTES ECONÓMICOS que ya participan en el mismo, beneficiando con ello a los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA toda vez que los AGENTES ECONÓMICOS tendrían los suficientes incentivos para ser más eficientes y ofrecer mejores condiciones en el servicio, precios, calidad, diferenciación, innovación, ente otros.

Propuesta de recomendación 8 (R8): Establecer plazos claros para que la DIRECCIÓN emita sus resoluciones en el caso de solicitud y renovación de concesiones o permisos.

Con base en las consideraciones vertidas en las secciones anteriores, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar el establecimiento de un esquema de plazos o rangos de plazos claros, específicos, predeterminados y objetivos, en relación al trámite por parte de la DIRECCIÓN de las solicitudes y renovaciones de concesiones o permisos para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, que presenten los AGENTES ECONÓMICOS interesados, incluyendo los plazos en que la DIRECCIÓN, así como las demás entidades públicas dependientes del GOBERNADOR que intervengan en dicho procedimiento, deberán dar respuesta a los solicitantes y resolver sobre las solicitudes presentadas. En caso de que fenezca el plazo estipulado para dar respuesta a las solicitudes de particulares, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera conveniente que opere una afirmativa ficta. Lo anterior permite certeza jurídica para el particular y elimina las restricciones de entrada al MERCADO INVESTIGADO.

Lo anterior, con la finalidad de eliminar las distorsiones competitivas al MERCADO RELEVANTE que generan la falta de claridad, certeza, objetividad y previsibilidad al que se enfrentan los



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

AGENTES ECONÓMICOS interesados en participar en el mismo, en torno al procedimiento de solicitud y renovación de concesiones o permisos para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

En dicho sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que con la adopción de la recomendación propuesta se incentivaría la entrada o expansión al MERCADO RELEVANTE, toda vez que la claridad, certeza, objetividad y previsibilidad en torno a la factibilidad en la obtención o renovación de concesiones o permisos para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA generaría presión competitiva sobre los participantes del mercado y, con ello se fomentaría la dinámica competitiva en el MERCADO RELEVANTE, beneficiando en forma directa a los usuarios del mismo.

Propuesta de recomendación 9 (R9): Eliminar las facultades del GOBERNADOR para fijar y modificar las tarifas discrecionalmente. Establecer régimen de precios libres de mercado.

Con base en las consideraciones vertidas en la sección VII.2.2.2.7., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la adopción de un régimen de precios libres de mercado en donde la determinación de los mismos responda a las variables económicas del mercado y no al diseño regulatorio y a decisiones que al efecto tome el GOBERNADOR.⁵⁷³

En congruencia con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación del régimen actual de control de precios, en el cual "[l]as tarifas que se cobren a los usuarios (...) deberán autorizarse por el Ejecutivo del Estado"⁵⁷⁴ y, donde además existen situaciones de conflicto de interés, toda vez que necesariamente el CONSEJO TÉCNICO deberá opinar al respecto previamente.⁵⁷⁵

En consonancia con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la adopción de un régimen tarifario similar al actualmente vigente para la prestación del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA consistente en que el precio o tarifa cobrado por los AGENTES ECONÓMICOS oferentes del servicio se determina por las variables de la oferta y demanda, como lo señala al texto el artículo 65 del RASA:

"(...) En la prestación de servicios de autotransporte federal de carga, las tarifas serán acordadas libremente entre autotransportistas y expedidores, tomando en cuenta el tipo de servicio, características de los embarques, volumen, regularidad y sistema de pago." [Énfasis añadido]

Con la adopción de las recomendaciones propuestas en dicho sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que se generarían suficientes incentivos para que los AGENTES ECONÓMICOS que prestan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA sean libres de elegir el modelo de negocios que les resulte más conveniente según su estrategia de negocios, en el que:

⁵⁷³ Artículo 253 del RGLTTES.

⁵⁷⁴ Artículo 239 de la LTTES.

⁵⁷⁵ Artículo 239 de la LTTES.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- i. Compitan por diferenciación, es decir, que los AGENTES ECONÓMICOS tengan mayores incentivos para competir buscando ofrecer mejores condiciones, calidad, diferenciación e innovación en el servicio y con ello, justificar el cobro de un precio diferenciado al administrativamente fijado por el GOBERNADOR; o
- ii. Compitan por precio, es decir, que los AGENTES ECONÓMICOS tengan mayores incentivos para competir ofreciendo un servicio de menor precio.

Propuesta de recomendación 10 (R10): Eliminar el "procedimiento de oposición" ante la solicitud o modificación de concesiones o permisos sustanciado ante la DIRECCIÓN, y con ello, el requisito de publicidad de las mismas.

Con base en las consideraciones vertidas en la sección VII.2.2.2.8., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación del requisito normativo consistente en dar debida publicidad a las solicitudes de nuevas concesiones y/o PERMISOS DE ZONA o su modificación "a fin de dar oportunidad de intervenir a todo tercero al que pudiera lesionarse en sus derechos con el otorgamiento de la concesión o permiso solicitado."⁵⁷⁶

En consistencia con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación del procedimiento de oposición⁵⁷⁷ que terceros pueden iniciar a partir de la publicación de la solicitud en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa y en uno de los de mayor circulación del lugar más importante de la zona, por considerar que "lesiona sus derechos".

Como ya se mencionó, en términos del RGLTTES, ante solicitudes de oposición deberán realizarse estudios socioeconómicos y técnicos, con base en los cuales:

"se resolverá de plano concediendo o negando las pretensiones del o los solicitantes y declarando o no fundadas, en todo o en parte, las oposiciones presentadas (...) y **de resultar positivos los estudios socioeconómico y técnico, estos serán turnados al Consejo para que emita su opinión** en torno al expediente en trámite."⁵⁷⁸ [Énfasis añadido]

En ese sentido, los participantes del MERCADO RELEVANTE cuentan con un mecanismo para hacer valer la pretensión de impedir la entrada al mercado de nuevos competidores bajo el argumento de afectar su participación en el MERCADO RELEVANTE articulada como una lesión de derechos.

Adicionalmente, en caso de que los estudios socioeconómicos y técnicos resulten positivos, estos serán turnados al CONSEJO TÉCNICO para que emita su opinión al respecto. Como se ha expuesto ya, el CONSEJO TÉCNICO se integra por asociaciones dedicadas al transporte, por lo que su intervención al respecto genera situaciones de conflicto de interés y les da la capacidad para impedir la entrada de nuevos competidores en el MERCADO RELEVANTE.

Cabe destacar que liberar a los solicitantes de la obligación de publicar sus solicitudes de nueva concesión o permisos o su modificación es independiente y no debe confundirse con la publicidad

⁵⁷⁶ Artículo 231 de la LTTES.

⁵⁷⁷ Artículos 228, 229, 230 y 231 del RGLTTES.

⁵⁷⁸ Artículo 231 del RGLTTES.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, a signature below it, and several initials (G, X, G) at the bottom.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

sobre las concesiones y/o permisos ya otorgados o modificados que la DIRECCIÓN se encuentra obligada a realizar en materia de transparencia de la información.

Lo anterior, se recomienda con la finalidad de eliminar las distorsiones competitivas al MERCADO RELEVANTE que genera el procedimiento de oposición descrito, eliminando así la barrera a la entrada que supone que los participantes del MERCADO RELEVANTE puedan bloquear la entrada de nuevos competidores bajo el argumento subjetivo de que se "lesionan sus derechos".

En dicho sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la adopción de un sistema en donde las restricciones ante la solicitud de nuevas concesiones o permisos o su modificación, se determine únicamente con base en criterios objetivos, como son el incumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 221 y 222 del RGLTTES.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que con la adopción de las recomendaciones aquí propuestas, se eliminaría la posibilidad de que las asociaciones impidan la entrada de competidores lo que distorsionaría el proceso de libre competencia y concurrencia en el MERCADO RELEVANTE.

Propuesta de recomendación 11 (R11): Eliminar el "procedimiento conciliatorio" ante la DIRECCIÓN, por prácticas de "competencia ruinosa".

Con base en las consideraciones vertidas en la sección VII.2.2.2.6., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación del "procedimiento conciliatorio" seguido ante la DIRECCIÓN por prácticas de "competencia ruinosa" entre CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS.

Como ya se mencionó y, como resultado directo del procedimiento de conciliación descrito, la DIRECCIÓN podría decidir se modifiquen o se establezcan modalidades a las concesiones o PERMISOS DE ZONA de algún AGENTE ECONÓMICO en particular *"para la fijación del sistema de explotación adecuada, tendiente a evitar la competencia ruinosa mencionada."*⁵⁷⁹

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que con la adopción de la recomendación propuesta, se eliminarían las distorsiones a las condiciones competitivas en el MERCADO RELEVANTE, al eliminar los incentivos para la segmentación o fijación de oferta en él, como posible solución al conflicto al momento en que la DIRECCIÓN fije cuál es el "sistema de explotación adecuada" en la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA así como el posible intercambio de información estratégica entre los AGENTES ECONÓMICOS involucrados en el procedimiento conciliatorio ante la DIRECCIÓN.

[Handwritten signatures and initials]

⁵⁷⁹ Artículo 275 del RGLTTES.



IX.3.2. Bloque 2: Propuesta de recomendaciones que buscan eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia generadas por la existencia de disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES que se constituyen como restricciones a la integración vertical.

Propuesta de recomendación 12 (R12): Eliminar cualquier restricción a la integración vertical. Eliminar la limitación a “activos fijos” para el TRANSPORTE PARTICULAR.

Con base en las consideraciones vertidas en la sección VII.2.2.3., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación de las limitaciones normativas para la autoprovisión del servicio de transporte establecidas en la LTTES:

“A las empresas constructoras y a las de compra y venta de materiales para la construcción, se les podrá autorizar el transporte de sus elementos, maquinaria, personal, o demás equipo que sea de su propiedad y lo requieran para el desarrollo de su actividad, en tanto dichos elementos formen parte del activo fijo de la empresa.”⁵⁸⁰ [Énfasis añadido]

En dicho sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la adopción de un régimen en donde se elimine cualquier restricción a la autoprovisión del TRANSPORTE PARTICULAR; es decir, a la integración vertical y, en caso de permanecer como necesaria la obtención de autorizaciones para dicho fin, QUE ÚNICAMENTE se ciña al cumplimiento de requisitos objetivos técnicos y de seguridad y no influyan otros criterios como los establecidos actualmente como:

- i. Que el tipo de actividad comercial⁵⁸¹ que desarrolla el AGENTE ECONÓMICO interesado en la integración vertical al autoproverse el servicio; y
- ii. Que el tipo de objetos o bienes que se transporten, necesariamente formen parte del “activo fijo” del AGENTE ECONÓMICO en cuestión.

Con lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que se eliminarían las distorsiones competitivas que generan en el MERCADO RELEVANTE las disposiciones normativas contenidas la LTTES que limitan la posibilidad que tienen los constructores y los agricultores de autoproverse el servicio de transporte de carga, toda vez que al no cumplir con los requisitos establecidos por la LTTES, particularmente por no ser típicamente “activo fijo” lo que transportan, esto les impida la obtención de las autorizaciones necesarias para el TRANSPORTE PARTICULAR, a que hace referencia el artículo 225 del citado ordenamiento.

Por las anteriores consideraciones, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que de la adopción de las anteriores recomendaciones se obtendrían los siguientes beneficios:

⁵⁸⁰ Artículo 225 de la LTTES.

⁵⁸¹ A las empresas constructoras y a las de compra y venta de materiales para la construcción.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large 'S' and 'AM', and a checkmark.]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- i. Generar una forma de sustituir el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA que no existía;
- ii. Generar ganancias en eficiencia derivadas de la integración vertical al eliminar la doble marginalización;
- iii. La posibilidad para desarrollar programas logísticos que permitan la eficiencia al disminuir costos, mejoras en procesos de producción y distribución, mejorías en el manejo de inventarios, reducción de precios, entre otros.

Propuesta de recomendación 13 (R13): Eliminar la sanción de perder la obra o las mercancías en favor del estado, en caso de no cumplir con lo anterior.

Con base en las consideraciones vertidas en la sección VII.2.2.3. y en conexión con la recomendación 12 anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la eliminación de las sanciones normativas para la autoprovisión del TRANSPORTE PARTICULAR, toda vez que en términos de la LTTES:

“El que sin concesión o permiso del Ejecutivo del Estado explote regularmente vías estatales de comunicación, perderá en beneficio del Gobierno del Estado las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes muebles e inmuebles dedicados a la explotación, pagando además multa que variará de uno a sesenta días del salario mínimo general a juicio de tránsito y transportes.”⁵⁸²

En dicho sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la adopción de un régimen en donde se elimine, en congruencia con la recomendación anterior, toda sanción prevista para la autoprovisión del TRANSPORTE PARTICULAR, permitiendo a aquel AGENTE ECONÓMICO que utilice como insumo en su proceso productivo al transporte de carga y que desee autoproverse servicios de transporte de carga, por así convenir a sus intereses económicos, el contar con la seguridad jurídica de que su actividad no será sancionada con la pérdida de bienes muebles, inmuebles y/o el pago de una multa.

IX.3.3. Bloque 3: Propuesta de recomendaciones que buscan eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia generadas por la existencia de disposiciones contenidas en la LTTES y el RGLTTES que generan o facilitan situaciones de conflicto de interés.

Propuesta de recomendación 14 (R14): Eliminar el conflicto de interés en la DIRECCIÓN, generado por el carácter simultáneo del titular de la DIRECCIÓN como PERMISIONARIO.

Como se expuso en la sección VII.2.2.7.1., actualmente la LRASPES establece en su artículo 15 que:

“Todo servidor público, tendrá los siguientes deberes: (...)”

⁵⁸² Artículo 275 de la LTTES.

[Handwritten signatures and initials in the right margin]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- XV. **Excusarse de intervenir**, por motivo de su encargo, en cualquier forma en la atención, tramitación o resolución de asuntos en los que tenga interés personal, familiar o de negocios, incluyendo aquéllos de los que pueda resultar algún beneficio para él, su cónyuge o parientes consanguíneos o por afinidad hasta el cuarto grado, o parientes civiles, o para terceros con los que tenga relaciones profesionales, laborales o de negocios, o para socios o sociedades de las que el servidor público o las personas antes referidas formen o hayan formado parte; (...). [Énfasis añadido]

Adicionalmente, el artículo 221 del RGLTTES establece que:

“Artículo 221. Para obtener concesión o permisos de ruta o zona, se requiere:

I. De las personas físicas:

- a) Ser mexicano.
- b) Ser mayor de edad.
- c) Ser de reconocida (sic) y observar buena conducta.

d) No ser servidor público.

- e) No tener antecedentes penales por comisión de delitos intencionales; (...).⁵⁸³ [Énfasis añadido]

No obstante lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que actualmente el titular de la DIRECCIÓN es PERMISIONARIO. Ante dicha situación esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar la adopción de mecanismos y controles para prevenir y/o corregir situaciones de conflicto de interés en la DIRECCIÓN; específicamente se propone que dichos controles consistan en:

- i. Incorporar en la normatividad una causal de revocación de la autorización única para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA cuando su titular ejerza un cargo de servidor público;
- ii. Incorporar en la normatividad como requisito para los funcionarios de la DIRECCIÓN la firma anual de una carta en donde se exponga que, conforme al artículo 15 de la LRASPES, no se encuentran en una situación de conflicto de interés que los haga excusarse de sus deberes como servidores públicos.

Lo anterior, con la finalidad de eliminar la posibilidad de distorsiones en la toma de decisiones del titular de la DIRECCIÓN, así como de cualquier otro funcionario que intervenga en el proceso de solicitud o renovación de concesiones o permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, toda vez que frente a situaciones de conflicto de interés de la naturaleza referida, existen incentivos para que dichos funcionarios se aparten de su interés primario (es decir, el correcto desempeño y cumplimiento de sus funciones públicas) al estar influidos por un interés secundario (es decir, sus actividades privadas como AGENTES ECONÓMICOS con participación en el MERCADO RELEVANTE).

⁵⁸³ Artículo 221 del RGLTTES.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large 'B', 'ot', 'P', 'ad', 'X', and 'G'.



IX.4. Análisis de los principios de eficacia, restricción y eficiencia de las medidas propuestas

Como se mencionó al principio de la presente sección, la AUTORIDAD INVESTIGADORA elaboró las medidas correctivas propuestas a fin de cumplir con lo establecido en los artículos 57 y 94 de la LFCE y 12 de las DISPOSICIONES. Conforme a dichas disposiciones, la AUTORIDAD INVESTIGADORA elaboró las medidas correctivas, a manera de recomendaciones propuestas, con base en los siguientes principios:

- i. Eficacia para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO.
- ii. Proporcionalidad para eliminar los efectos anticompetitivos.
- iii. Mínima restricción, al ser las medidas menos onerosas para los AGENTES ECONÓMICOS entre las derivadas de la investigación.
- iv. Eficiencia como resultado de su aplicación.

En este sentido, se buscó cumplir con los requisitos de eficacia y eficiencia que establece el artículo 94 de la LFCE, fracción III y último párrafo, respectivamente:

“Artículo 94. La Comisión iniciará de oficio o a solicitud del Ejecutivo Federal, por sí o por conducto de la Secretaría, el procedimiento de investigación cuando existan elementos que hagan suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en un mercado y con el fin de determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos, mismo que se realizará conforme a lo siguiente: (...)”

III. (...) Al emitir el dictamen preliminar, se deberán proponer las medidas correctivas que se consideren necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del mercado investigado (...) [Principio de eficacia]

En todos los casos, la Comisión deberá verificar que las medidas propuestas generarán incrementos en eficiencia en los mercados, (...) Entre las ganancias en eficiencia se podrán contemplar las que sean resultado de la innovación en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios” [Énfasis añadido]. [Principio de eficiencia]

Por su parte, el artículo 57 de la LFCE señala que:

“La Comisión proveerá lo conducente para prevenir y eliminar las barreras a la libre concurrencia y la competencia económica, en las proporciones necesarias para eliminar los efectos anticompetitivos, a través de los procedimientos previstos en esta Ley.” [Énfasis añadido] [Principio de eficacia y proporcionalidad]

Asimismo, para la elaboración de las medidas correctivas propuestas se consideró lo establecido en el artículo 12 de las DISPOSICIONES que señala:

“Artículo 12. Cuando el Pleno de la Comisión pretenda aplicar medidas correctivas o aceptar las medidas propuestas en términos del artículo 94 de la Ley, debe justificar:

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, followed by initials 'CSB', 'AB', 'X', 'G', and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

I. Que la medida elimina los problemas de competencia relacionados con la existencia de Barreras a la Competencia y la Libre Concurrencia o las condiciones del acceso al insumo esencial; y [Principio de eficacia]

II. Que la medida alcanza los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el Agente Económico al que se le pudieran imponer las medidas, dentro de las alternativas que se deriven del expediente. [Principio de mínima restricción]

La Autoridad Investigadora, al proponer medidas correctivas en el dictamen preliminar conforme al artículo 94, fracción III de la Ley, debe elaborar la justificación correspondiente en términos de lo establecido en las fracciones anteriores." [Énfasis añadido].

A continuación se realiza el análisis de las medidas correctivas, a manera de recomendaciones propuestas, a la luz de cada principio, en términos de lo establecido en los artículos 57 y 94 de la LFCE y 12 de las DISPOSICIONES:

IX.4.1. Examen de eficacia y proporcionalidad: las medidas propuestas eliminan en las proporciones necesarias los problemas de competencia efectiva identificados en el MERCADO INVESTIGADO

Las recomendaciones a AUTORIDADES PÚBLICAS, es decir, al H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA y al GOBERNADOR, respectivamente, que constituyen las medidas correctivas propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tienen como objetivo la eliminación de las barreras a la competencia y libre concurrencia observadas en el MERCADO INVESTIGADO y que derivan de disposiciones jurídicas contenidas tanto en la LTTES como en el RGLTTES.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que dichas recomendaciones contribuirían a eliminar, en las proporciones necesarias, los efectos anticompetitivos derivados de disposiciones normativas que generan barreras a la entrada o expansión; de disposiciones normativas que generan restricciones a la integración vertical; y de disposiciones normativas que generan o incentivan situaciones de conflicto de interés; todo lo anterior, en el MERCADO INVESTIGADO.

En ese sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que las recomendaciones propuestas serían eficaces al considerarse como soluciones integrales y comprehensivas para resolver los efectos anticompetitivos detectados. Por tal motivo, se dirigen tanto al H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA como al GOBERNADOR, con el objetivo de que, en el ámbito de su competencia, la modificación de disposiciones normativas en el sentido propuesto sea congruente entre los ordenamientos jurídicos aplicables al MERCADO INVESTIGADO.

Además, las medidas correctivas atienden puntualmente a cada efecto anticompetitivo identificado en el MERCADO INVESTIGADO, sin extralimitarse en su contenido hacia conductas, estructuras de mercados u ordenamientos normativos distintos de la regulación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA analizada en el dictamen preliminar.

Finalmente, como se detalla en la sección IX.4.2, las medidas correctivas propuestas a modo de recomendaciones a la autoridad, conforman la alternativa idónea de entre las que se desprenden

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large 'X' and the letters 'G' and 'P'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

del EXPEDIENTE, pues eliminan de forma integral todos los efectos anticompetitivos derivados de las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas.

IX.4.2. Examen de mínima restricción: las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE

Como ya se mencionó, las medidas correctivas propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA consisten en recomendaciones⁵⁸⁴ dirigidas a AUTORIDADES PÚBLICAS y no son órdenes⁵⁸⁵ (en sentido impositivo) a algún(os) AGENTE(S) ECONÓMICO(S) en particular, por lo que no es aplicable exactamente el requisito de mínima restricción.

No obstante lo anterior, siguiendo un principio de exhaustividad en el análisis y con el objetivo de dar cuenta de las implicaciones e impacto que las recomendaciones propuestas tendrían para los AGENTES ECONÓMICOS participantes y relacionados con el MERCADO INVESTIGADO, en comparación con otras alternativas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó las alternativas de medidas correctivas que se desprenden del EXPEDIENTE, en términos de lo dispuesto por el artículo 12, fracción II, de las DISPOSICIONES, mismas que se exponen a continuación.

En dicho sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tuvo conocimiento de cuatro propuestas de reforma a la LTTES elaboradas por diversas sociedades y asociaciones civiles relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO y presentadas ante el H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA. Estos documentos obran en el EXPEDIENTE y fueron proporcionados por el Presidente de la Delegación Sinaloa de la CMIC y el Tesorero de la Delegación Sinaloa Norte de la CMIC, como anexos entregados durante las comparecencias voluntarias en las que participaron. A continuación se presenta una descripción de cada una de las propuestas descritas:

IX.4.2.1. Propuesta de reforma presentada el veintiuno de septiembre de dos mil uno

Esta propuesta de reforma fue presentada el veintiuno de septiembre de dos mil uno al H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA por representantes de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación de Culiacán y de Los Mochis; de la COPARMEX, también de Culiacán y de Los Mochis; de la Cámara Nacional de Comercio de Culiacán de Los Mochis; de la Federación de Cámaras de Comercio de Sinaloa; de la AARFS, y de la CMIC.

Los firmantes de esta propuesta manifestaron en su exposición de motivos, entre otras consideraciones, lo siguiente:

"La [LTTES], en la forma como está redactada la parte relativa al transporte de carga o de personas y cosas, se presta a incorrectas interpretaciones que se traducen en actos de molestia y arbitrariedad en contra de quienes, en la realización de sus actividades empresariales desean movilizar por

⁵⁸⁴ En términos del inciso a) de la fracción VII del artículo 94 de la LFCE.

⁵⁸⁵ En términos del inciso b) de la fracción VII del artículo 94 de la LFCE.

[Handwritten signatures and initials on the right margin]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

sí mismo los artículos o productos propios y conexos a la actividad comercial, industrial, agropecuaria, forestal, minera y de la construcción

(...)

[H]acemos la siguiente propuesta de reformas con el propósito de eliminar conceptos que se prestan a la discrecionalidad arbitraria, y para ser congruentes con la política de liberación prevaleciente nacional e internacional, en materia del autotransporte particular de carga o de personas y cosas.”⁵⁸⁶ [Énfasis añadido]

En cuanto a modificaciones, se propuso reformar el artículo 224 y derogar el artículo 225 de la LTTES, para quedar de la siguiente manera:

Tabla 35. Comparativo del texto vigente con la propuesta del veintiuno de septiembre de dos mil uno

| Texto vigente | Texto a reformar |
|--|--|
| <p>Artículo 224. Se considera como transporte particular aquel que traslade, sin retribución, carga que pertenezca al propietario del vehículo, o transporte personas que tengan con aquél una relación de dependencia directa o inmediata de naturaleza económica, educativa o cultural, o bien relacionada con la prestación directa de un servicio en el que el transporte sea un mero accesorio, considerándose entre otros el traslado de:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Educandos por la propia institución educativa; II. Trabajadores por su patrón; III. Lo relacionado con los servicios que presten las empresas fúnebres; IV. Vehículos por unidades dotadas con grúa; V. Productos o artículos propios y conexos a las actividades comercial, industrial, agropecuaria, forestal, pesquera, minera y de la construcción; VI. Líquidos o gaseosos, en vehículos especiales denominados pipas o tanques; y VII. Personas o cosas, en casos similares a los anteriores, a juicio de la Dependencia competente. | <p>Artículo 224. Transporte particular, es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades empresariales, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ellos se genere un cobro, considerándose entre otros, el traslado de:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Educandos por la propia institución educativa; II. Trabajadores por su patrón; III. Lo relacionado con los servicios que presten las empresas fúnebres; IV. Vehículos por unidades dotadas con grúa; V. Productos o artículos propios y conexos a las actividades comercial, industrial, agropecuaria, forestal, pesquera, minera y de la construcción; VI. Líquidos o gaseosos, en vehículos especiales denominados pipas o tanques; y VII. Personas o cosas, en casos similares a los anteriores, siempre que su traslado sea en virtud de una actividad empresarial de cualquier naturaleza.⁵⁸⁷ |
| <p>Artículo 225. A las empresas constructoras y a las de compra y venta de materiales para la construcción, se les podrá autorizar el transporte de sus elementos, maquinaria, personal, o demás equipo que sea de su propiedad y lo requieran para el desarrollo de su actividad, en tanto dichos elementos formen parte del activo fijo de la empresa.</p> | <p>Artículo 225. Derogado.</p> |

⁵⁸⁶ Folio 000717 del EXPEDIENTE.

⁵⁸⁷ Folio 000718 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and the letters 'CFCE' and 'X'.



IX.4.2.2. Propuesta de reforma presentada el diecisiete de julio de dos mil ocho

Esta propuesta de reforma fue presentada el diecisiete de julio de dos mil ocho al H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA por representantes de las organizaciones mencionadas en la sección inmediata anterior, además de otros treinta y cinco representantes de asociaciones de agricultores, cámaras empresariales, asociaciones de la industria del turismo, de la construcción y desarrollo inmobiliario, colegios de arquitectos, ingenieros y valuadores, entre otros, provenientes de varios municipios del estado de Sinaloa.

Los firmantes de esta propuesta manifestaron en su exposición de motivos entre otras consideraciones, lo siguiente:

"[E]s precisamente el uso del transporte particular de carga (...) el que no (sic) últimas fechas se ha visto obstaculizado por particulares pertenecientes a organizaciones de transportistas que presentan (sic) servicio al público (sic) de transporte de carga, aduciendo una competencia desleal,⁵⁸⁸ virtud de una incorrecta interpretación de la parte relativa de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado. (...)

[E]s dable afirmar que el marco jurídico del auto transporte, en su modalidad para carga particular, (...) ha perdido actualidad ante el cambio substancial de las consideraciones económicas, políticas y sociales que hoy estamos viviendo, cambios bien conceptuados por el Ejecutivo Federal quien al Promulgar la Ley de Caminos, Puentes y Auto transporte federal (...) dio inicio a la liberación del transporte de carga propiciando procesos de producción, distribución y consumo que posibilitan la generación e (sic) mejores consideraciones en el crecimiento y desarrollo del país, pues dicho marco legal facilita el desplazamiento de las personas y de las cosas, sin las tradicionales y dañinas trabas corporativas de transportistas, (...)

(...) el Estado de Sinaloa, es de las pocas Entidades Federativas en la República Mexicana, que se encuentra rezagada en la Legislación en la materia, esto en virtud de que no se ha llevado a la liberación del Transporte de carga (...).⁵⁸⁹ [Énfasis añadido]

En cuanto a modificaciones, se propuso reformar los artículos 170 y 224 y derogar el artículo 225 de la LTTES, para quedar de la siguiente manera:

Tabla 36. Comparativo del texto vigente con la propuesta del diecisiete de julio de dos mil ocho

| Texto vigente | Texto a reformar |
|--|--|
| Artículo 170. Por la transgresión de los ordenamientos de la presente Ley y su Reglamento, atendiendo a la gravedad del caso, las autoridades de tránsito podrán aplicar, conjunta o separadamente, las siguientes sanciones: | Artículo 170. Por la trasgredió (sic) de los ordenamientos de la presente Ley y su reglamento, atendiendo a la gravedad del caso, las autoridades de tránsito podrán aplicar, conjunta o separadamente, las siguientes sanciones: |

⁵⁸⁸ Folio 000722 del EXPEDIENTE.

⁵⁸⁹ Folio 000723 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|---|--|
| <p>I. Detención del vehículo o impedir la circulación del mismo;</p> <p>II. Detención y retiro de los documentos que autoricen al conductor, placas y tarjeta de circulación; y</p> <p>III. Sanciones económicas, de conformidad al tabulador de infracciones vigente.</p> | <p>I. Retención y retiro de los documentos que autoricen al conductor, placas y tarjeta de circulación; y</p> <p>II. Sanciones económicas, de conformidad con el tabulador de infracciones vigente.</p> |
| <p>Artículo 224. Se considera como transporte particular aquel que traslade, sin retribución, carga que pertenezca al propietario del vehículo, o transporte personas que tengan con aquél una relación de dependencia directa o inmediata de naturaleza económica, educativa o cultural, o bien relacionada con la prestación directa de un servicio en el que el transporte sea un mero accesorio, considerándose entre otros el traslado de:</p> <p>I. Educandos por la propia institución educativa;</p> <p>II. Trabajadores por su patrón;</p> <p>III. Lo relacionado con los servicios que presten las empresas fúnebres;</p> <p>IV. Vehículos por unidades dotadas con grúa;</p> <p>V. Productos o artículos propios y conexos a las actividades comercial, industrial, agropecuaria, forestal, pesquera, minera y de la construcción;</p> <p>VI. Líquidos o gaseosos, en vehículos especiales denominados pipas o tanques; y</p> <p>VII. Personas o cosas, en casos similares a los anteriores, a juicio de la Dependencia competente.</p> | <p>Artículo 224. Transporte particular, es el que efectúa las personas físicas o morales respecto de bienes propios (sic) o conexos de sus respectivas actividades empresariales, así como de personas vinculadas con los mismos fines, si (sic) que por ellos se genere un cobro, considerándose entre otros, el traslado de:</p> <p>I. Educando por la propia institución educativa;</p> <p>II. Trabajadores por su patrón;</p> <p>III. Lo relacionado con los servicios que presten las empresas fúnebres;</p> <p>IV. Vehículos por unidades dotadas con grúa;</p> <p>V. Productos o artículos propios y conexos a las actividades comercial, industrial, agropecuaria, forestal, pesquera, minera y de la construcción;</p> <p>VI. Líquidos o gaseosos, en vehículos especiales denominados pipas o tanques; y</p> <p>VII. Personas o cosas, en casos similares a los anteriores, siempre que su traslado sea en virtud de una actividad empresarial y comercial de cualquier naturaleza.⁵⁹⁰</p> |
| <p>Artículo 225. A las empresas constructoras y a las de compra y venta de materiales para la construcción, se les podrá autorizar el transporte de sus elementos, maquinaria, personal, o demás equipo que sea de su propiedad y lo requieran para el desarrollo de su actividad, en tanto dichos elementos formen parte del activo fijo de la empresa.</p> | <p>Artículo 225. Derogado.</p> |

IX.4.2.3. Propuesta de reforma presentada el catorce de febrero de dos mil doce

Esta propuesta de reforma fue presentada el catorce de febrero de dos mil doce al H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA por representantes de cincuenta y un organizaciones de sectores e industrias usuarias del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA provenientes de varios municipios del estado de Sinaloa.

⁵⁹⁰ Folio 000724 del EXPEDIENTE.



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Los firmantes de esta propuesta manifestaron en su exposición de motivos, entre otras consideraciones, lo siguiente:

"Sometemos a la consideración de este órgano legislativo, las reformas a la Ley de Tránsito y Transporte en el Estado de Sinaloa, con la intención de combatir de manera correcta la arbitrariedad que en base a la discrecionalidad (...) se le ha otorgado a las autoridades de vialidad y transporte (...)."⁵⁹¹

Es sabido pues, que las concesiones han tenido los efectos de (...) el acaparamiento de los mercados y a la insana participación de unos cuantos en ciertas actividades del mercado laboral."⁵⁹²

En cuanto a modificaciones, se propuso reformar los artículos 224 y 270 y derogar el artículo 225 de la LTTES, para quedar de la siguiente manera:

Tabla 37. Comparativo del texto vigente con la propuesta del diecisiete de julio de dos mil ocho

| Texto vigente | Textos reformar |
|--|--|
| <p>Artículo 224. Se considera como transporte particular aquel que traslade, sin retribución, carga que pertenezca al propietario del vehículo, o transporte personas que tengan con aquél una relación de dependencia directa o inmediata de naturaleza económica, educativa o cultural, o bien relacionada con la prestación directa de un servicio en el que el transporte sea un mero accesorio, considerándose entre otros el traslado de:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Educandos por la propia institución educativa; II. Trabajadores por su patrón; III. Lo relacionado con los servicios que presten las empresas fúnebres; IV. Vehículos por unidades dotadas con grúa; V. Productos o artículos propios y conexos a las actividades comercial, industrial, agropecuaria, forestal, pesquera, minera y de la construcción; VI. Líquidos o gaseosos, en vehículos especiales denominados pipas o tanques; y VII. Personas o cosas, en casos similares a los anteriores, a juicio de la Dependencia competente. | <p>Artículo 224. El transporte particular, es aquel que traslade, sin retribución, cualquier tipo de bienes que pertenezca al propietario del vehículo o transporte personas que tengan con aquel (sic) una relación de dependencia directa o inmediata derivada de sus actividades empresariales, considerándose entre otros el traslado de:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Educandos por la propia institución educativa; II. Trabajadores por su patrón; III. Lo relacionado con los servicios que presten empresas fúnebres; IV. Vehículos por unidades dotadas con grúa; V. Productos, materiales o artículos propios y conexos a las actividades comercial, industrial, agropecuaria, forestal, pesquera, minera y de la construcción; VI. Líquidos o gaseosos, en vehículos especiales denominados pipas o tanques; y VII. Personas o cosas, en casos similares a los anteriores, a juicio de la dependencia competente.⁵⁹³ |
| <p>Artículo 225. A las empresas constructoras y a las de compra y venta de materiales para la construcción, se les podrá autorizar el transporte de sus elementos, maquinaria, personal, o demás equipo que sea de su propiedad y lo requieran para el desarrollo de su</p> | <p>Artículo 225. Derogado.</p> |

⁵⁹¹ Folio 000731 del EXPEDIENTE.

⁵⁹² Folio 000732 del EXPEDIENTE.

⁵⁹³ Folio 000736 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the letters 'G', 'H', and 'f'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|--|--|
| <p>actividad, en tanto dichos elementos formen parte del activo fijo de la empresa.</p> | |
| <p>Artículo 270. Atendiendo a su gravedad, la autoridad de Tránsito y Transportes podrá aplicar por las transgresiones a la presente Ley y su Reglamento, sanciones consistentes en la detención de la unidad, detención y retiro de los documentos, placas y tarjeta de circulación, o sanciones económicas de conformidad con el tabulador de infracciones correspondiente.</p> | <p>Artículo 270. La autoridad de tránsito y transportes podrá aplicar por las transgresiones a la presente ley y a su reglamento, sanciones administrativas consistentes en la sanción económicas (sic) de conformidad con el tabulador de infracciones correspondiente y la detención y retiro de los documentos, placas y tarjeta de circulación del vehículo automotor.</p> <p>En caso de que en el vehículo automotor, no portare la documentación vigente, se realizara (sic) en conjunto con la sanción económica, la detención y retiro de la licencia del chofer que conduzca el mismo.</p> <p>Solo en caso, de que no se contare con la documentación establecida en los dos párrafos que anteceden se podrá realizar la detención de la unidad.⁵⁹⁴</p> |

IX.4.2.4. Propuesta de reforma presentada el ocho de abril de dos mil quince

Esta propuesta de reforma fue presentada el ocho de abril de dos mil quince al H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA por los presidentes de las Delegaciones Centro, Norte y Sur de la CMIC y fue firmada por representantes de cincuenta y cinco organizaciones de sectores e industrias usuarias del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA provenientes de varios municipios del estado de Sinaloa.

Los firmantes de esta propuesta manifestaron lo siguiente en cuanto a los objetivos de la reforma para:

- a) Adecuar el marco jurídico en materia de Transporte a la realidad económica, técnica y política que vive el País.
- b) Otorgar plena legalidad, legitimidad y personalidad a los que intervienen en la Figura de Transporte Particular, ya sea de carga o de pasajeros.
- c) Contribuir de manera importante a la consolidación en el Estado de Sinaloa, en el tema de Transporte, de los preceptos Constitucionales en materia de libre tránsito, de libre concurrencia, competencia económica, monopolios, prácticas monopólicas y concentraciones.⁵⁹⁵

Además, señalaron que ciertas disposiciones normativas *“crean un ambiente de incertidumbre jurídica, al grado de solicitar, como lo hace el artículo 225 [de la LTTES], que una persona sea considerada “activo fijo” para que el empresario constructor y el de compra y venta de materiales obtengan autorización para transportarla.”*⁵⁹⁶

⁵⁹⁴ Folios 000736 y 000737 del EXPEDIENTE.

⁵⁹⁵ Folio 000566 del EXPEDIENTE.

⁵⁹⁶ Folio 000570 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En cuanto a modificaciones, se propuso reformar los artículos 1 y 224 y derogar el artículo 225 de la LTTES, para quedar de la siguiente manera:

Tabla 38. Comparativo del texto vigente con la propuesta del ocho de abril de dos mil quince

| Texto vigente | Texto a reformar |
|--|---|
| <p>Artículo 1o. La presente Ley tiene por objeto establecer las bases para la ordenación y regulación del tránsito de vehículos, conductores, pasajeros y peatones que hagan uso de las vías públicas del Estado de Sinaloa; así como estatuir las bases para la regulación del servicio público de transporte en la Entidad.</p> | <p>Artículo 1. La presente Ley tiene por objeto establecer las bases para la ordenación y regulación del tránsito de vehículos, conductores, pasajeros y peatones que hagan uso de las vías públicas del Estado de Sinaloa; así como estatuir las bases para la regulación del servicio público y particular de transporte en la Entidad.</p> |
| <p>Artículo 224. Se considera como transporte particular aquel que traslade, sin retribución, carga que pertenezca al propietario del vehículo, o transporte personas que tengan con aquél una relación de dependencia directa o inmediata de naturaleza económica, educativa o cultural, o bien relacionada con la prestación directa de un servicio en el que el transporte sea un mero accesorio, considerándose entre otros el traslado de:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. Educandos por la propia institución educativa; II. Trabajadores por su patrón; III. Lo relacionado con los servicios que presten las empresas fúnebres; IV. Vehículos por unidades dotadas con grúa; V. Productos o artículos propios y conexos a las actividades comercial, industrial, agropecuaria, forestal, pesquera, minera y de la construcción; VI. Líquidos o gaseosos, en vehículos especiales denominados pipas o tanques; y VII. Personas o cosas, en casos similares a los anteriores, a juicio de la Dependencia competente. | <p>Artículo 224. El transporte particular es aquel que traslade, sin retribución directa, cualquier tipo de bienes que pertenezcan o tengan relación directa o inmediata con el propietario del vehículo, o transporte personas que tengan con aquél una relación de dependencia directa o inmediata derivada de sus actividades empresariales, considerándose entre otros el traslado de:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. Educandos por la propia institución educativa; II. Trabajadores por su patrón; III. Lo relacionado con los servicios que presten empresas fúnebres; IV. Vehículos por unidades dotadas con grúa; V. Productos, materiales o artículos propios y conexos a las actividades comercial, industrial, agropecuaria, forestal, pesquera, minera y de la construcción; VI. Líquidos o gaseosos, en vehículos especiales denominados pipas o tanques; y VII. Personas o cosas, en casos similares a los anteriores, a juicio de la Dependencia competente. |
| <p>Artículo 225. A las empresas constructoras y a las de compra y venta de materiales para la construcción, se les podrá autorizar el transporte de sus elementos, maquinaria, personal, o demás equipo que sea de su propiedad y lo requieran para el desarrollo de su actividad, en tanto dichos elementos formen parte del activo fijo de la empresa.</p> | <p>Artículo 225. Derogado.⁵⁹⁷</p> |

[Handwritten signatures and initials]

AB

G

R

⁵⁹⁷ Folios 000581 y 000582 del EXPEDIENTE.



IX.4.2.5. Conclusión sobre el análisis de las alternativas de medidas correctivas que se derivan del EXPEDIENTE

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó las propuestas de reforma antes descritas y observa que esencialmente coinciden con las medidas correctivas dirigidas a eliminar las restricciones a la integración vertical de los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, como es la limitación únicamente a transportar "activos fijos" que establece la LTTES para el TRANSPORTE PARTICULAR (secciones VII.2.2.3 y VIII.3.2).

No obstante lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que llevar a cabo las modificaciones a la LTTES únicamente conforme a lo propuesto por cualquiera de las cuatro alternativas no se traduciría en la eliminación integral de todos los efectos anticompetitivos derivados de las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas. Por lo tanto, los AGENTES ECONÓMICOS participantes y relacionados con el MERCADO INVESTIGADO y los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA no se beneficiarían por las eficiencias que implica la eliminación de la totalidad de los efectos anticompetitivos identificados; de hecho, se enfrentarían a un escenario donde la mayoría de las distorsiones competitivas prevalecerían.

De acuerdo a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificó los problemas de competencia relacionados con la existencia de barreras a la competencia y la libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO adicionales y complementarios a los expresados por los firmantes de las iniciativas, con el objetivo de ser exhaustiva en el análisis de MERCADO INVESTIGADO en atención a lo dispuesto en la fracción I del artículo 12 de las DISPOSICIONES.

Así, se considera que el conjunto de recomendaciones propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA recoge y atiende las preocupaciones vertidas en las propuestas de reforma, como alternativas a las medidas propuestas en el presente. Por ello, éstas se formularon para eliminar los efectos anticompetitivos derivados de disposiciones normativas que generan barreras a la entrada o expansión, restricciones a la integración vertical y/o situaciones de conflicto de interés, sin reparar en la redacción de disposiciones en específico. De esta forma, las medidas correctivas propuestas se orientan a resolver los efectos anticompetitivos antes mencionados de manera integral en el MERCADO INVESTIGADO.

IX.4.3. Examen de eficiencia: las medidas propuestas generan incrementos en la eficiencia del MERCADO INVESTIGADO

Conforme al análisis realizado en el presente dictamen preliminar, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que hay elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO, derivado de disposiciones legales previstas en la LTTES y el RGLTTES, las cuales se relacionan con el otorgamiento de una concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISO POR ZONA en cada uno de los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa, para transportar materiales de construcción o materiales pétreos e, insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and the letters 'GF' at the bottom.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

general y, que constituyen barreras normativas a la competencia, puesto que obstaculizan el libre acceso a competidores y/o limitan su capacidad para competir en el MERCADO INVESTIGADO,

En razón de lo anterior y en cumplimiento de lo previsto por el párrafo segundo, de la fracción III, del artículo 94 de la LFCE, y lo establecido en el artículo 12 de las DISPOSICIONES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone distintas recomendaciones con el objeto de eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del mercado del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en cada uno de los dieciocho municipios que conforman el estado de Sinaloa para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, y para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, por considerar que dichas recomendaciones alcanzan los fines de eliminar las barreras a la competencia.

En este sentido, el último párrafo del artículo 94 de la LFCE, establece que:

“En todos los casos, la Comisión deberá verificar que las medidas propuestas generarán incrementos en eficiencia en los mercados, por lo que no se impondrán éstas cuando el Agente Económico con interés jurídico en el procedimiento demuestre, en su oportunidad, que las barreras a la competencia y los insumos esenciales generan ganancias en eficiencia e inciden favorablemente en el proceso de competencia económica y libre concurrencia superando sus posibles efectos anticompetitivos, y resultan en una mejora del bienestar del consumidor. Entre las ganancias en eficiencia se podrán contemplar las que sean resultado de la innovación en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios.”

En este sentido, a continuación se presenta un análisis integral de los efectos anticompetitivos detectados, de las recomendaciones propuestas y de los efectos derivados de la implementación de cada una de ellas y de los beneficios en los usuarios finales que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera se derivarán con la implementación de las recomendaciones aquí propuestas.

Cabe destacar que las eficiencias indicadas para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, aplican para ambos segmentos de mercado (es decir, para transportar materiales de construcción o materiales pétreos y para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general), toda vez que la LTTES y el RGLTTES son de aplicación territorial exclusivamente dentro de los límites del estado de Sinaloa y norman al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, mismo que incluye tanto el transporte de materiales de construcción o materiales pétreos como el transporte de insumos y productos agrícolas, y carga en general.

En este sentido, las eficiencias se exponen de manera general y sin distinciones por segmento de mercado, ya que se esperan efectos similares en cada modalidad de transporte al llevar a cabo las recomendaciones señaladas en la presente sección.

IX.4.3.1. Eficiencias derivadas de las recomendaciones que buscan eliminar barreras a la entrada y expansión

Como se describe en la sección VII.2., esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica diversas disposiciones normativas que generan barreras a la entrada y expansión de los competidores en el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA tanto para transportar materiales de construcción o

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

materiales pétreos, como para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, mismas que por generar efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO, configurarían barreras a la competencia.

Las barreras a la competencia y libre concurrencia descritas en dicha sección, se caracterizan por representar obstáculos a la entrada de nuevos competidores para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, además de privilegiar a los competidores actuales, y de generar incertidumbre jurídica, con lo que desincentivan la inversión tanto en el sector transporte como en otros sectores que utilizan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA como insumo de su producción.

Con la finalidad de eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia identificadas, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propuso las recomendaciones descritas en la sección IX. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la aplicación de dichas recomendaciones derivará en la generación de eficiencias tanto para el sector transporte, para los usuarios de sus servicios, así como para la sociedad en general. Entre los principales beneficios, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca la generación de certidumbre jurídica para los competidores y posibles entrantes al mercado, que podría derivar idealmente en mayor inversión tanto en el sector transporte como en diversos sectores productivos del estado que utilizan el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA como insumo, así como mayor calidad en el servicio, innovación, diferenciación, entre otros.

En resumen y como ya se expuso, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el régimen normativo actual sobre el otorgamiento de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA limita y restringe la entrada a nuevos competidores, con lo que se eliminan las ventajas de una mayor competencia y los beneficios directos a los usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA como son mejoras en la calidad, precios, innovación, variedad, diferenciación, entre otros.

IX.4.3.1.1. Calidad y obsolescencia del equipo de transporte

En este contexto y bajo el régimen normativo de otorgamiento de concesiones para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA descrito, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el promedio de la flota de UNIDADES en cada uno de sus segmentos de mercado es el siguiente:

Tabla 39. Antigüedad promedio de las UNIDADES

| Municipios | Promedio de la flota ⁵⁹⁸ | | | |
|------------|-------------------------------------|------------|-------------|------------|
| | Construcción | Antigüedad | Agricultura | Antigüedad |
| Ahome | 1983 | 31 | 1980 | 34 |
| Choix | 1983 | 31 | 1987 | 27 |

⁵⁹⁸ Folio 002956 del EXPEDIENTE.



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | |
|-------------------|------|----|------|----|
| Cosalá | 1988 | 26 | 1980 | 34 |
| Culiacán | 1987 | 27 | 1978 | 36 |
| Etota | 1987 | 27 | 1979 | 35 |
| Escuinapa | 1990 | 24 | 1979 | 35 |
| El Fuerte | 1982 | 32 | 1980 | 34 |
| Mazatlán | 1990 | 24 | 1986 | 28 |
| Rosario | 1987 | 27 | 1984 | 30 |
| San Ignacio | 1988 | 26 | 1980 | 34 |
| Sinaloa | 1983 | 31 | 1975 | 39 |
| Angostura | 1987 | 27 | 1979 | 35 |
| Badiraguato | 1987 | 27 | 1979 | 35 |
| Guasave | 1983 | 31 | 1977 | 37 |
| Mocorito | 1987 | 27 | 1979 | 35 |
| Navolato | 1987 | 27 | 1979 | 35 |
| Salvador Alvarado | 1987 | 27 | 1979 | 35 |
| Concordia | 1986 | 28 | S/D | |
| Promedio | 1987 | 27 | 1979 | 35 |

En contraste, a nivel federal se observa que el promedio de la flota para el autotransporte de carga es el siguiente (para mayor detalle ver Anexo 3):

- La edad promedio del parque vehicular es superior a diecisiete años (superior en más de diez años comparado con países como Francia y Estados Unidos de América).⁵⁹⁹
- El parque vehicular de más edad pertenece al operado por hombre-camión (es decir una persona física dueña y operadora de la UNIDAD).⁶⁰⁰

A nivel internacional, a continuación se presenta un comparativo de edad promedio de la flota:

Tabla 40. Edad promedio de la flota⁶⁰¹

| País o región | Edad Promedio (años) |
|----------------|----------------------|
| Brasil | 13 |
| Francia | 7 |
| Estados Unidos | 5 |

⁵⁹⁹ Folio 007260 del EXPEDIENTE.

⁶⁰⁰ Folio 007260 del EXPEDIENTE.

⁶⁰¹ Folio 007260 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large 'X' and other illegible markings.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | |
|----------------|-----------------|----------------|
| Centro América | 20 | |
| México | 17 | |
| Sinaloa | 27 (redilas) | 35 (volteo) |

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que con la adopción de las recomendaciones propuestas y con ello, la eliminación de las barreras a la competencia mencionadas con anterioridad, se espera el ingreso de más competidores al mercado y, con ello la apertura de un proceso competitivo por la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. Adicionalmente, y derivado de la presión competitiva que los nuevos entrantes ejercerían sobre los actuales oferentes del mismo, estos tendrán los incentivos suficientes para mejorar su flota, en términos de antigüedad y calidad, ofreciendo con ello mayores capacidades tecnológicas y proveyendo mejores servicios a sus clientes. Lo anterior, considerando que el promedio de la flota para las UNIDADES dedicadas a la construcción es de veintisiete años, mientras que para las UNIDADES dedicadas a la agricultura es de treinta y cinco años; es decir, más de diez años que el promedio de la flota a nivel nacional.

En este sentido, con información que obra en el EXPEDIENTE, el IMT señala que *“cuando se habla de renovación hay que tomar en consideración que no se trata únicamente de la reposición del vehículo. Cualitativamente debe venir acompañada de la evolución tecnológica de las unidades.”*,⁶⁰² por lo que dicha renovación se acompañaría de servicios de mayor calidad al incorporar los avances tecnológicos propios del nuevo año modelo de la UNIDAD.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la renovación de la flota derivará en menores costos debido a los ahorros para los propios oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, de acuerdo a lo siguiente:

- Tiempo de recorrido: Una UNIDAD nueva por lo general recorre entre diez mil y treinta y cinco mil kilómetros anuales, más que las UNIDADES con mayor edad.⁶⁰³
- Ahorro en el consumo de combustible:⁶⁰⁴ El ahorro del combustible varía entre 8% y 12% del gasto anual de combustible por UNIDAD (aproximadamente cinco mil litros de diésel por año).⁶⁰⁵

⁶⁰² Folio 007253 del EXPEDIENTE.

⁶⁰³ Folio 007253 del EXPEDIENTE.

⁶⁰⁴ Al respecto, el IMT señala que *“de acuerdo con la experiencia de empresas europeas, por cada peso ahorrado en términos de combustible se logra un ahorro de hasta cuatro pesos en los demás renglones mencionados. Sin considerar la disminución del margen de utilidad cuando se tiene la unidad inmovilizada, en lugar de transportar flete”*.

⁶⁰⁵ Folio 007253 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- Ahorros en el mantenimiento en los primeros años de operación de la UNIDAD: El ahorro en este rubro varía entre el 32% y el 40% del monto anual.⁶⁰⁶
- Mayor disponibilidad de la UNIDAD al reducirse los tiempos en el taller mecánico y costos de refacciones y mantenimiento.⁶⁰⁷

Aunado a lo anterior, el IMT señala que aunque los costos fijos de operación⁶⁰⁸ para una UNIDAD antigua parecieran ser bajos (amortización, depreciación contable, entre otros) el oferente del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA asume costos variables en combustible y mantenimiento que van creciendo; además, señala que las UNIDADES antiguas reportan menores ingresos anuales pues *“al prolongar la vida útil de un vehículo, se llega a gastar en mantenimiento el equivalente al valor nuevo de la unidad cada 5 o 6 años; este gasto se reparte en el tiempo por lo que no lo percibe el transportista.”*⁶⁰⁹

En este sentido, para el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE GRUPO LAFHER mencionó que al usar sus propios camiones se generan ahorros en el pago de *“diésel y mano de obra del operador del mismo (...).”*⁶¹⁰

Al respecto, destaca que GRUPO LAFHER directamente o a través de sus subsidiarias, posee cuatro UNIDADES de tipo volteo que se encuentran afiliadas a la Unión de Camioneros de Carga y Materiales para Construcción del Municipio de Culiacán A.C.⁶¹¹ Adicionalmente, las subsidiarias DESARROLLOS LAFHER y CASAS PIAXTLA indican que poseen autorizaciones de carga particular para UNIDADES de tipo volteo modelo mil novecientos noventa y uno, dos mil seis y dos mil once,⁶¹² en el caso de DESARROLLOS LAFHER y dos mil catorce para las dos UNIDADES de tipo volteo que posee CASAS PIAXTLA.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el promedio de la flota de GRUPO LAFHER corresponde al año modelo dos mil uno; es decir, una antigüedad promedio de cinco años o nueve años más joven al promedio observado en el estado de Sinaloa.

Para el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, la AARFS señaló que sus socios han presentado dificultades con la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, debido al:

⁶⁰⁶ Folio 007253 del EXPEDIENTE.

⁶⁰⁷ Folio 007253 del EXPEDIENTE.

⁶⁰⁸ Un vehículo nuevo implica soportar costos fijos anuales por depreciación de la unidad y amortización, sin embargo esta situación impera hasta el quinto año, en el que dichos costos tienden a desaparecer.

⁶⁰⁹ Folio 007253 del EXPEDIENTE.

⁶¹⁰ Folio 004706 del EXPEDIENTE.

⁶¹¹ Folios 004801 al 004804 y 005111 del EXPEDIENTE.

⁶¹² Folios 005153 y 005157 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials on the right margin]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

“(…) servicio ineficiente que prestan las alianzas de transportistas, (…) las unidades de las alianzas no satisfacen adecuadamente los requerimientos de servicio de transporte. (…) ante estas situaciones de incapacidad, insuficiencia e ineficiencia, las alianzas ejercen su poder de veto para la utilización de transportes alternativos que brinden solución a las necesidades apremiantes de los productores socios y en general de todo tipo de productores agrícolas.”⁶¹³

Por otra parte, un comparativo del gasto en combustible como porcentaje del total de gastos que los transportistas realizan se muestra en la siguiente tabla. Dicha tabla muestra las diferencias entre el indicador de gasto en combustibles reportado para los transportistas en el estado de Sinaloa y las unidades económicas dedicadas al autotransporte de carga en todo el país, lo cual pudiera atribuirse, dado un precio homogéneo del combustible en el país, a las características intrínsecas distintas entre las unidades económicas empleadas en Sinaloa y las que se utilizan en el resto del país. En este sentido destaca la gran diferencia en la edad de la flota utilizada para la prestación del servicio.

Se observa que los transportistas realizan un mayor gasto relativo en combustible cuando estos se ubican en el estado de Sinaloa, respecto de la información para los prestadores del servicio de autotransporte de carga en todo el territorio nacional.

Tabla 41. Gasto en combustible como porcentaje del gasto total efectuado por los transportistas del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y las unidades económicas dedicadas al autotransporte de carga federal⁶¹⁴

| Año | Prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA ⁶¹⁵ | Unidades económicas dedicadas al autotransporte de Carga General | Unidades económicas dedicadas al autotransporte de Carga Especializada | Promedio para las unidades económicas dedicadas al autotransporte de carga | Diferencia entre el promedio para unidades económicas dedicadas al autotransporte de carga y prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA ⁶¹⁶ |
|------|--|--|--|--|---|
| 2003 | 50.1% | 45.2% | 44.0% | 44.58% | -5.52% |
| 2004 | 51.8% | 32.1% | 28.6% | 30.35% | -21.46% |
| 2005 | 51.3% | 39.5% | 36.2% | 37.80% | -13.50% |
| 2008 | 52.2% | 40.0% | 37.1% | 38.54% | -13.66% |
| 2011 | 58.4% | 42.4% | 39.2% | 40.81% | -17.59% |

⁶¹³ Folio 004308 del EXPEDIENTE.

⁶¹⁴ Folios 002954, 006091 y 006706 del EXPEDIENTE.

⁶¹⁵ Corresponde al gasto en combustible que se deriva de los “Análisis de costos del transporte de carga de productos agrícolas y carga en general en el estado de Sinaloa y propuesta de tarifa” proporcionados por la DIRECCIÓN.

⁶¹⁶ Es la diferencia de “Prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en Sinaloa” menos “Promedio para las unidades económicas dedicadas al autotransporte de carga”.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | |
|------|-------|-------|-------|--------|---------|
| 2012 | 59.9% | 42.4% | 42.9% | 42.65% | -17.26% |
| 2014 | 65.3% | N.D. | N.D. | N.D. | N.D. |

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la entrada de nuevos competidores incentivaría a los oferentes actuales a prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general con mayor calidad en términos de renovación de flota y adopción de nueva tecnología, dada la presión competitiva que los nuevos entrantes ejercerían sobre los CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS ya establecidos.

IX.4.3.1.2. Certidumbre

Como se expuso en la sección V, de la falta de plazos en la regulación genera incertidumbre en los solicitantes de concesiones y/o PERMISOS DE ZONA, por lo que establecer plazos claros y criterios objetivos para su resolución generará incentivos para que nuevas empresas soliciten concesiones y permisos con la certeza de que podrán ingresar o aumentar su capacidad para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, ya sea mediante un incremento en su número de clientes en la zona que tiene permitida o expandiéndose en el mercado mediante una ampliación de su zona permitida.

Además, se incentiva la entrada al mercado y con ello la inversión, ya que los solicitantes podrían invertir en otros proyectos mientras se espera la resolución, con la seguridad de contar con los recursos cuando ésta sea resuelta. Además, a los CONCESIONARIOS actuales, les permitirá contar con planes de negocio más certeros, ya que tendrán la previsibilidad de los plazos en los que su capacidad podría aumentar.

IX.4.3.1.3. Ahorros por economías de escala

Como se expuso ya, en ambas modalidades del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA (para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, y para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general) existen limitantes a la expansión de los competidores como la señalada en los artículos 192 y 193 de la LTTES, que indica que las personas físicas o morales sólo podrán ser titulares de una concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y que las personas físicas sólo podrán ser titulares de tres PERMISOS DE ZONA como máximo. Dichas disposiciones normativas generan distorsiones al proceso de libre competencia y concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO, toda vez que podría desincentivar la entrada de nuevos CONCESIONARIOS y/o PERMISIONARIOS, ya que su crecimiento estará limitado a tres PERMISOS DE ZONA como máximo, por lo que no podrán ampliar la escala de su operación, ni podrán aprovechar el conocimiento adquirido sobre el mercado, así como tampoco satisfacer la demanda de clientes mayores.

Como ya se expuso, la LTTES señala que los PERMISOS DE ZONA se otorgan en virtud de una concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para autorizar la UNIDAD con la que prestará el servicio. Asimismo, establece que un PERMISOS DE ZONA se otorga para la

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

explotación de un área determinada dentro del territorio del estado de Sinaloa.⁶¹⁷ Además, la LTTES establece que los mismos se revocarán por prestar el servicio fuera de la zona que exprese la concesión o PERMISO DE ZONA en cuestión.⁶¹⁸

Lo anterior provoca una segmentación del estado de Sinaloa otorgando el uso exclusivo de determinadas zonas sólo a cierto número de CONCESIONARIOS y PERMISIONARIOS; lo anterior, sin considerar la características económicas del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, por ejemplo, que se trata de un servicio que varía temporalmente, por regiones, lugares o periodos, por lo que en alguna zona en ciertas temporadas puede existir exceso de oferta mientras que en otros momentos existirá un déficit del servicio.

En este sentido y como ya se expuso, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA la dirección de la carga es un factor importante, ya que como se mencionó anteriormente, el PERMISO DE ZONA, señala únicamente en la zona que pueden cargar la mercancía, lo que podría crear ineficiencias respecto de los costos de los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, toda vez, que si se le permitiera realizar un viaje con carga en las dos direcciones (ida y regreso) tendría mayores ganancias y una disminución de sus costos. Por ello, los PERMISOS DE ZONA no permiten que los oferentes aprovechen las economías de escala derivadas de recoger mercancía en un punto y de este último punto poder recoger mercancía, toda vez que al ampliar su operación a todo el estado de Sinaloa, reducirán los costos en los que incurran al poder recoger mercancía en diversos puntos.

En este sentido, la EAT⁶¹⁹ indica que durante el período comprendido de dos mil tres a dos mil trece,⁶²⁰ el sector de autotransporte de carga (incluyendo al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y al autotransporte de carga especializado) tuvo su mayor gasto en el consumo de combustibles y lubricantes para equipo de transporte, con más del 30% del gasto dedicado a este rubro.

Adicionalmente, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, la DIRECCIÓN proporcionó información en sus estudios para la modificación de tarifas para el transporte de carga de productos agrícolas y carga en general, en los cuales se observa que el gasto que realizan los transportistas en combustible es el más significativo y representan más del 50% de los gastos diarios que deben realizar los transportistas, como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 42. Gasto diario en combustible de acuerdo con la DIRECCIÓN⁶²¹

| Año del estudio | Combustible (pesos) | Gastos totales (pesos) | Porcentaje de combustible |
|-----------------|---------------------|------------------------|---------------------------|
|-----------------|---------------------|------------------------|---------------------------|

⁶¹⁷ Artículos 186 y 188 de la LTTES.

⁶¹⁸ Artículo 265 de la LTTES.

⁶¹⁹ Folios 006091 y 006705 del EXPEDIENTE.

⁶²⁰ La encuesta del año dos mil nueve (que reporta datos de dos mil ocho) no presenta algunos datos por lo que en esos casos, se tomaron los datos del año anterior. Las cifras del dos mil trece son preliminares.

⁶²¹ Folio 002954 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials on the right margin]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | |
|------|----------|----------|-------|
| 2003 | 449.00 | 896.00 | 50.1% |
| 2004 | 462.60 | 893.16 | 51.8% |
| 2005 | 477.00 | 930.00 | 51.3% |
| 2008 | 623.70 | 1,194.08 | 52.2% |
| 2011 | 864.00 | 1,480.14 | 58.4% |
| 2012 | 948.60 | 1,584.30 | 59.9% |
| 2014 | 1,195.20 | 1,830.25 | 65.3% |

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que si los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA pudieran recoger carga en un municipio e ir a otro y regresar o recoger con carga en este último municipio, los ingresos obtenidos por el segundo viaje, coadyuvarían a cubrir el costo de combustible y los costos derivados del desgaste de la UNIDAD.

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el permitir que los oferentes operen en todo el estado de Sinaloa, además de crear eficiencias a sus usuarios, generaría beneficios para los propios prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA ya que tendrán la facultad de moverse a las zonas en donde la demanda por sus servicios sea mayor. Incluso, derivado de las disminuciones en costos se podrían observar disminuciones en los precios o tarifas cobradas a los usuarios, si estas se liberaran.

IX.4.3.1.4. Nuevos entrantes y aumento de oferta

Como se abordará en la sección XI.3., a finales de la década de los ochenta y principios de los noventa, se desreguló del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que entre mil novecientos ochenta y nueve y mil novecientos noventa y seis el número de UNIDADES registradas se incrementó de ciento sesenta y cuatro mil diez unidades a trescientos quince mil trescientos dieciocho; es decir, el incremento fue del 92%, con el mayor incremento entre mil novecientos ochenta y nueve y mil novecientos noventa y dos. Dicho incremento se explica por lo siguiente.⁶²²

- i. La entrada de nuevas empresas.
- ii. La expansión de las empresas existentes.
- iii. La regularización de transportistas que ya operaban sin registro (transportistas piratas).

Al respecto, destaca que de los permisos expedidos en mil novecientos noventa, el 60% fue para nuevos entrantes, lo que sugiere que la competencia entre transportistas se incrementó

⁶²² Folio 006446 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

sustancialmente. Además, se observó que, debido a las bajas tarifas y una mejora en el servicio, muchos agricultores y productores industriales dejaron de autoproveerse el servicio para contratarlos los prestadores de servicio.⁶²³

Gráfica 10. UNIDADES por años a nivel federal⁶²⁴



El mercado se dividió, es decir, las empresas de transporte con mayor número de UNIDADES incorporaron avances tecnológicos, de manera que proveían servicios, basados en contratos de largo plazo y cubriendo las rutas principales, mientras que las empresas pequeñas se encargaron de acarreos cortos y mercados urbanos.⁶²⁵

Las empresas de autotransporte ya establecidas pudieron aumentar sus operaciones, y muestra de ello es que su flota aumentó (un aumento promedio de un 125% respecto de su flota antes de la liberalización). El crecimiento promedio de las operaciones fue de 175%, ya que casi todos los transportistas pudieron realizar un mayor número de servicios con las unidades disponibles, lo que implicó un incremento en la productividad media del sector a nivel federal al expandirse más el número de operaciones que el tamaño de la flota para atenderlas. Adicionalmente, hubo una disminución del precio en los servicios, especialmente en aquellos que se calificaban como menores por volumen y/o precio⁶²⁶, como se detalla en el Anexo 3.

Con base en lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA estima que con la adopción de las recomendaciones propuestas en el presente dictamen preliminar, se lograría un efecto similar al

⁶²³ Folio 006446 del EXPEDIENTE.

⁶²⁴ Folio 006479 del EXPEDIENTE.

⁶²⁵ Folio 006447 del EXPEDIENTE.

⁶²⁶ Folio 006447 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

observado a nivel federal, para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en términos de aumento en la oferta en la prestación del mismo.

IX.4.3.2. Eficiencias derivadas de las recomendaciones que buscan eliminar las restricciones a la integración vertical

Por otra parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera como barrera a la competencia y libre concurrencia las limitaciones normativas a la integración vertical señaladas en la LTTES y que se expusieron en la sección VII.2.2.3.

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que si los AGENTES ECONÓMICOS constructores y agricultores pudieran autoproveerse el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA e incluso ofrecer dicho servicio a otros usuarios, además de los beneficios propios de la integración vertical, encaminados a eliminar la doble marginalización, generaría presiones competitivas a los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, y para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general.

Cabe destacar que dicha restricción no considera los beneficios a los AGENTES ECONÓMICOS y los consumidores de los productos finales, como lo es la reducción en los costos y con ello un menor precio en ambos sectores. Con menores costos de transporte los productos agrícolas llegarían más baratos al consumidor final y de la misma forma, los bienes inmuebles tendrían un menor costo final.

Por lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que con la adopción de las recomendaciones propuestas en la sección IX, mismas que no se reproducen (junto con la liberalización de las tarifas), se generarían los incentivos suficientes para una reducción en las tarifas, toda vez que al existir más competidores, estos tendrían incentivos para ofrecer su servicio con mayor calidad a menores precios.

En el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar materiales de construcción o materiales pétreos, con base en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, GRUPO LAFHER señaló que:

“Es claro mencionar que nos resultan más bajos los costos de las tarifas o precios en el caso de auto proveerme por el servicio público de transporte de carga, debido al ahorro que hacemos en el pago de diésel y mano de obra del operador del mismo (...).”⁶²⁷

Además, GRUPO LAFHER indicó que al autoproveerse el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA genera un ahorro de ochocientos setenta y tres pesos y treinta y siete centavos por día. Con base en dichas estimaciones, y considerando veinte días laborales por los doce meses del año, una empresa constructora tendría un ahorro anual de doscientos nueve mil seiscientos noventa y cinco pesos y veinte centavos, como se observa en la Tabla 43 siguiente.

⁶²⁷ Folio 004706 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top right and several initials below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Cabe mencionar que dichos ahorros atraerían mayor inversión al estado de Sinaloa, además de disminuir los precios del producto final, lo que en el caso de la construcción de casas habitación, generaría como consecuencia una disminución del precio de dichas casas beneficiando a una gran parte de la población.

Lo anterior, coincide con lo señalado por la Delegación Sinaloa de la CMIC al referirse al incremento de sus costos por no poder autoproveerse el servicio:

"Yo calculo que al menos sube un 25% los costos por tener que negociar o contratar con otros transportas en lugar de poder auto-transportar el material."⁶²⁸

Tabla 43. Comparativo al contratar el servicio y autoproveerse el servicio (con base en información de GRUPO LAFHER)⁶²⁹

| Costos por contratar el servicio | | Costos por autoproveerse con UNIDADES propias | |
|----------------------------------|---------------------|---|---------|
| Tarifa por tonelada | 10.8 ⁶³⁰ | Cargos filos | 550.96 |
| Toneladas | 14 | Combustible | 1345.95 |
| Costo del viaje | 151.2 | Lubricante | 34 |
| Número de viajes diarios | 22 | | 15.28 |
| Costo por día | 3326.4 | Operador | 506.48 |
| | | Costo por día | 2452.67 |
| Diferencia | 873.73 | | |
| Ahorro mensual ⁶³¹ | 17,474.6 | | |
| Ahorro anual | 209,695.20 | | |

Por otra parte, en el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, la AARFS indicó que entre las razones por las que resulta conveniente autoproveerse el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA se encuentran la reducción de costos, seguridad

⁶²⁸ Folio 000553 del EXPEDIENTE.

⁶²⁹ Folios 004870 al 004874 del EXPEDIENTE.

⁶³⁰ La tarifa indicada corresponde a la tarifa cobrada para el primero kilómetro durante el año dos mil catorce: los datos corresponden a UNIDADES tipo volteo (dada la actividad de GRUPO LAFHER).

⁶³¹ Considerando veinte días operativos por mes.

Handwritten signatures and initials, including a large signature that appears to be 'G' and other smaller marks.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

en el servicio, disponibilidad inmediata en etapas críticas, mayor eficiencia, poder resolver situaciones emergentes.⁶³²

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que los ahorros realizados por GRUPO LAFHER en relación al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, representan entre el 1.6% y el 3.3% del total de sus ingresos, como se detalla a continuación:

Tabla 44. Ahorro de GRUPO LAFHER respecto a sus ingresos totales⁶³³

| | Ingresos (2014) | Ahorro |
|----------------------------------|-----------------|--------|
| DESARROLLOS LAFHER | 6,442,419.13 | 3.3% |
| PROYECTOS CIVILES ⁶³⁴ | 7,587,301.96 | 2.8% |
| CASAS PIAXTLA | 12,322,522.00 | 1.7% |
| CONCRETOS DEL VALLE | 12,739,168.92 | 1.6% |

Adicionalmente, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que existen AGENTES ECONÓMICOS interesados y con la capacidad de autoproveerse el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. Lo anterior, se puede observar en la tabla siguiente:

Tabla 45. Número de autorizaciones otorgadas para el transporte particular de carga, dos mil cuatro a dos mil catorce⁶³⁵

| 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5 | 9 | 10 | 9 | 6 | 26 | 40 | 56 | 98 | 116 | 123 |

Adicionalmente, una encuesta realizada por el IMT señala que los principales motivos para autoproveerse el servicio son tener mejor control del servicio y mejor calidad del mismo.⁶³⁶ Por lo anterior, al elevarse la calidad del servicio algunas empresas podrían dejar de autoproveerse el servicio para comenzar a contratarlo con los transportistas, como se observó con la liberalización del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA, donde la combinación de tarifas bajas y una mejor calidad en el servicio, ocasionó que algunos productores dejaran de autoproveerse el

⁶³² Folio 004305 del EXPEDIENTE

⁶³³ Folios 004799, 004863, 004976 y 004978 del EXPEDIENTE.

⁶³⁴ Para realizar la estimación de PROYECTOS CIVILES se tomó el año dos mil trece toda vez que en dos mil catorce la empresa, no tuvo ingresos por venta.

⁶³⁵ Folio 003158 del EXPEDIENTE.

⁶³⁶ Folio 007253 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

servicio para contratar o subcontratar con los proveedores del transporte público,⁶³⁷ como se muestra con mayor detalle en el Anexo 3.

Asimismo, el IMT destaca que entre las ventajas de contratar el servicio público (en este caso, federal) está el no comprometer capital de la empresa, ni distraer recursos de su actividad principal.⁶³⁸

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que con la eliminación de las restricciones normativas a la integración vertical, se crearían incentivos suficientes a los oferentes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para elevar la calidad del mismo y en conjunto con la liberalización de las tarifas (como se explica en el siguiente apartado), se crearía una disminución en las mismas.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las recomendaciones anteriores generarán eficiencias y beneficios tanto para los prestadores del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, como para los usuarios del servicio y el estado de Sinaloa en general, toda vez que las mismas pretenden crear certeza jurídica y brindar los incentivos necesarios para implementar innovaciones y eficiencias, lo que atraería mayor inversión al estado.

IX.4.3.3. Eficiencias derivadas de las recomendaciones que buscan eliminar regulación de tarifas

Como se mencionó en la sección VII.2.2.2.7., actualmente las tarifas para el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA son autorizadas y/o modificadas por el GOBERNADOR.⁶³⁹

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA en la sección VIII propone recomendar el liberar los precios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA. En el caso del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA, se lograron establecer nuevas modalidades complementarias, como los contratos exclusivos con clientes grandes, cooperación con otros operadores para mejorar la utilización de la capacidad de regreso, acuerdos de intercambio con otros operadores para ampliar el alcance geográfico, personal especializado y procesos estandarizados, para el establecimiento de mejores redes de conexión, servicios complementarios y mantenimiento y renovación de flota vehicular.⁶⁴⁰

Los resultados anteriores pudieron haberse traducido en mayores beneficios para el consumidor si las legislaciones en materia de transporte de las entidades federativas se hubieran coordinado en el mismo sentido que la legislación federal; sin embargo, esto no sucedió así y provocó que la mayor parte de las entidades federativas permanecieran con legislaciones locales basadas en la antigua regulación de una mayor carga administrativa,⁶⁴¹ como es el caso del estado de Sinaloa.

⁶³⁷ Folio 006460 del EXPEDIENTE.

⁶³⁸ Folio 007253 del EXPEDIENTE.

⁶³⁹ Artículo 253 del RGLTTES.

⁶⁴⁰ Folios 006454 y 006455 del EXPEDIENTE.

⁶⁴¹ Folio 006436 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large 'B' at the top, a signature, and other illegible marks.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

En este sentido, en el estado de Sinaloa, los precios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA podrían diferenciarse por la calidad de los servicios ofrecidos; de esta forma, los CONCESIONARIOS tendrían los incentivos de incorporar avances tecnológicos en sus UNIDADES, mejorar la calidad con que ofrecen el servicio, por ejemplo, ofreciendo mayor rapidez y seguridad en sus entregas, mayor exactitud en los tiempos de entrega o mayor cuidado de las mercancías transportadas. De esta forma, los CONCESIONARIOS tendrían los incentivos para diferenciarse, innovar y encontrar mejores formas de prestar el servicio, ya que cobrarían sus tarifas con base en las condiciones del servicio ofrecido.

Tal como se expuso en la sección VIII.4, derivado de la liberación de las tarifas y con las presiones competitivas derivadas de la entrada de nuevos competidores, entre ellos, aquéllos que pueden autoproveerse el servicio, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que se generaría una reducción de las tarifas para el caso del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA para transportar insumos, productos agrícolas, sus derivados y carga en general de entre el 10% al 40%.⁶⁴²

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA destaca que la información contenida en la tabla 32, corresponde a estimaciones y se refieren únicamente al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA; sin embargo, con la liberalización de las tarifas y la eliminación de los PERMISOS DE ZONA, las UNIDADES podrán realizar cargas en diferentes orígenes, es decir, podrán ir de un municipio A, al municipio B y del municipio B a cualquier otro, lo que permitirá aprovechar las economías de escala mencionadas anteriormente.

IX.4.3.4. Eficiencias derivadas de las recomendaciones que buscan eliminar las situaciones de conflicto de interés

Por otra parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera como barreras a la competencia y libre concurrencia las situaciones de conflicto de interés expuestas en la sección VII.2.7.

Por ello, con la adopción de las recomendaciones propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA en la sección IX.3.3, se eliminarían las distorsiones al proceso de libre competencia y concurrencia generadas por dichas situaciones de conflicto de interés, principalmente las derivadas de los incentivos por preferencia a un grupo de AGENTES ECONÓMICOS, con acciones como las de dificultar el procedimiento para el otorgamiento de concesiones para la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y/o PERMISOS DE ZONA, favoreciendo intereses personales, familiares o de negocios y dificultando el acceso al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA y con ello impidiendo la entrada y expansión de competidores.

X. Resolutivos

Por lo anteriormente expuesto y fundado, con fundamento en los artículos citados a lo largo del presente dictamen, así como 26, 27, 28, fracción XI, 94, fracción III, y 95, de la LFCE; 1, 2 y 105

⁶⁴² Folio 000800 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials like 'G', 'f', and 'S']



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

de las DISPOSICIONES; 1, 4, fracción III, 17, fracciones XVI, XXIII y LI, del ESTATUTO, se emite el presente dictamen preliminar. Al respecto,

SE ACUERDA

PRIMERO.- Existen elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos, por lo cual se proponen medidas correctivas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO.

SEGUNDO.- Notificar mediante oficio al GOBERNADOR el presente dictamen que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO y la existencia de barreras a la competencia que generan efectos anticompetitivos, para que manifieste lo que conforme a derecho convenga. Lo anterior conforme a los artículos 94, fracción III, de la LFCE y 163, fracción IV, de las DISPOSICIONES.

TERCERO.- Notificar mediante oficio al H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA el presente dictamen que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO y la existencia de barreras a la competencia que generan efectos anticompetitivos, para que manifieste lo que conforme a derecho convenga. Lo anterior conforme a los artículos 94, fracción III, de la LFCE y 163, fracción IV, de las DISPOSICIONES.

CUARTO.- Notificar, mediante publicación en el DOF, el extracto de los datos relevantes y de las medidas correctivas propuestas contenidas en el presente dictamen, a los AGENTES ECONÓMICOS que pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas mediante el presente dictamen. Asimismo, publicar la versión pública del presente en el sitio de Internet de la COMISIÓN. Lo anterior, para efectos de que los AGENTES ECONÓMICOS que demuestren tener interés jurídico puedan manifestar en el expediente identificado bajo el número que al rubro se cita lo que a su derecho convenga y ofrecer elementos de convicción que estimen pertinentes dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a aquel al que surta efectos la notificación del presente dictamen, conforme a los artículos 94, fracciones III y IV, de la LFCE y 163, fracción V, de las DISPOSICIONES.

QUINTO.- Remitir a la Secretaría Técnica de la COMISIÓN el EXPEDIENTE a fin de que, una vez emitido y notificado el dictamen, tramite el procedimiento conforme al artículo 94 de la LFCE, de conformidad con los artículos 18 y 20, fracción VII, del ESTATUTO.

El Titular de la Autoridad Investigadora

Carlos Mena Labarthe

[Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the number 5.]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

XI. Anexos

XI.1. Anexo 1

XI.1.1. AGENTES ECONÓMICOS relacionados con el MERCADO INVESTIGADO

Con base en información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento de que los principales demandantes del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA son los segmentos de la construcción o materiales pétreos y de la actividad agrícola. Al respecto, la DIRECCIÓN señaló lo siguiente:

"Por lo que se refiere a la mercancía autorizada para ser transportada en las unidades de servicio público de transporte de carga en general en el Estado de Sinaloa, es atendiendo al giro comercial que cada organización transportista haya solicitado, puede estar en el rubro de materiales para la construcción o materiales pétreos esta Autoridad les autoriza emplacar unidades de tipo volteo, cuando se trata de carga agrícola y sus derivados se autoriza emplacar unidades tipo redilas."⁶⁴³ [Énfasis añadido]

Considerando lo expuesto, a continuación se expone una descripción de los AGENTES ECONÓMICOS usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA:

XI.1.1.1. AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la agricultura

En términos de lo dispuesto en el artículo 2 de la LOAES, debe entenderse por agricultor lo siguiente:

- I. La persona física que tiene como ocupación la producción agrícola; y**
- II. La persona moral legalmente constituida, que tiene como principal objetivo la producción agrícola. La producción agrícola se desarrollará en terrenos de los cuales las personas mencionadas, sea propietaria, arrendataria, aparcerero, colono o legítimo poseedor por cualquier título, excepto el titular de derechos ejidales."** [Énfasis añadido]

Con base en el artículo 1 de la LOAES, las asociaciones agrícolas son instituciones de interés público, autónomas y con personalidad jurídica propia, constituidas por agricultores de acuerdo con dicho ordenamiento.

El artículo 3 de la LOAES, establece que:

"El Estado de Sinaloa se divide en las siguientes zonas de producción agrícola: Río Fuerte Norte, Río Fuerte Sur, Río Sinaloa Oriente, Río Sinaloa Poniente, Río Mocorito, Río Culiacán, Río San Lorenzo, Río Elota, Río Piaxtla, Río Quelite, Río Presidio, Río Baluarte y Río Las Cañas.

En cada zona de producción sólo podrá haber una Asociación de Agricultores." [Énfasis añadido]

⁶⁴³ Folio 005193 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Finalmente, el artículo 4 de la LOAES, ordena que las asociaciones agrícolas deberán tener tanto una denominación social como una jurisdicción territorial específica y predeterminada por dicho ordenamiento, según lo siguiente:

“Las Asociaciones de Agricultores tendrán la siguiente denominación y jurisdicción territorial:

I. Asociación de Agricultores del Río Fuerte Norte, que comprende los Municipios de El Fuerte y Choix;

II. Asociación de Agricultores del Río Fuerte Sur, con jurisdicción en el Municipio de Ahome;

III. Asociación de Agricultores del Río Sinaloa Oriente, que abarca el Municipio de Sinaloa;

IV. Asociación de Agricultores del Río Sinaloa Poniente, que comprende el Municipio de Guasave;

V. Asociación de Agricultores del Río Mocorito, con jurisdicción en los Municipios de Badiraguato, Mocorito, Salvador Alvarado y Angostura;

VI. Asociación de Agricultores del Río Culiacán, (...)

VII. Asociación de Agricultores del Río San Lorenzo, que comprende tres áreas: (...)

VIII. Asociación de Agricultores del Río Elota, que comprende los Municipios de Elota, San Ignacio y Cosalá;

IX. Asociación de Agricultores del Río Baluarte, con jurisdicción en los Municipios de Mazatlán, Concordia y Rosario;

X. Asociación de Agricultores del Río Las Cañas, con jurisdicción en el Municipio de Escuinapa.”

Por jurisdicción se observa el siguiente número de CONCESIONARIOS:

Tabla 46. CONCESIONARIOS por zonas de producción agrícola⁶⁴⁴

| Asociación | CONCESIONARIOS |
|---|----------------|
| Asociación de Agricultores del Río Fuerte Norte | 9 |
| Asociación de Agricultores del Río Fuerte Sur | 8 |
| Asociación de Agricultores del Río Sinaloa Oriente | 5 |
| Asociación de Agricultores del Río Sinaloa Poniente | 5 |
| Asociación de Agricultores del Río Mocorito, con jurisdicción en los Municipios de Badiraguato, Mocorito, Salvador Alvarado y Angostura | 6 |
| Asociación de Agricultores del Río Elota | 8 |

⁶⁴⁴ Folio 002956 del EXPEDIENTE. Faltan la Asociación de Agricultores del Río Culiacán, Asociación de Agricultores del Río San Lorenzo; sus límites se refieren a los límites de los ríos del mismo nombre.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including the word 'arg' and several illegible signatures.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|--|---|
| Asociación de Agricultores del Río Baluarte | 2 |
| Asociación de Agricultores del Río Las Cañas | 2 |

Según la misma LTTES, entre los objetivos de las asociaciones de agricultores se encuentra:

"Fomentar entre sus socios los mecanismos de ahorro e inversión para la debida comercialización o industrialización de los productos y subproductos agrícolas, **apoyando la constitución de empresas de transporte terrestre, marítimo, ferroviario o aéreo**; así como la creación y desarrollo de centrales de acopio y abasto, parques industriales y desarrollos urbanos, infraestructura o de las empresas que se estimen convenientes para estos fines."⁶⁴⁵ [Énfasis añadido]

Lo anterior resulta relevante toda vez que en la sección VII.2.2.3., se expusieron algunas restricciones legales a la integración vertical.

Con base en lo anterior, y en información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica a las siguientes como asociaciones agrícolas en el estado de Sinaloa, relacionadas al MERCADO INVESTIGADO:

XI.1.1.1.1. AARC

A. Actividad económica y comercial

Conforme a lo expuesto en la sección II.1. y, con base en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la AARC es una institución de interés público, autónoma y con personalidad jurídica propia, constituida por agricultores, la cual tiene por objeto entre otros, el de:

"(...) Representar y defender los intereses de los productores agrícolas agremiados, (...) lograr certidumbre y rentabilidad del sector a través de la promoción y vigilancia de políticas públicas que apoyen la racionalización, desarrollo y protección de la actividad agrícola, manteniendo la confianza y credibilidad de la Asociación."⁶⁴⁶

B. Estructura de capital

Con base en sus estatutos sociales⁶⁴⁷ y su naturaleza jurídica, la AARC no está constituida con un capital social representado por acciones o partes sociales con un valor específico, sino que su patrimonio es dedicado única y exclusivamente al cumplimiento de su objeto social, el cual es conformado por:

"(...) i) las aportaciones que le hagan cualquier otra asociación de agricultores para beneficiar a los agricultores; ii) las cuotas ordinarias que anualmente fije la asamblea general ordinaria; iii) cuotas ordinarias y especiales con fines específicos acordados por las asambleas generales o seccionales de

⁶⁴⁵ Artículo 7o. de la LOAES.

⁶⁴⁶ Folio 002350 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁷ Folios 002362 al 002428 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

la asociación; iv) ingresos provenientes de cuotas por la prestación de servicios; v); recursos y apoyos en general que sean otorgados por los municipios, estados y la federación; vi) donaciones, legados y aportaciones; vii) rendimientos de inversiones que llegue a realizar (...)",⁶⁴⁸

XI.1.1.1.2. AARFS

A. Actividad económica y comercial

Conforme a lo expuesto en la sección II.2. y a lo señalado en la LOAES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la AARFS es una institución de interés público, autónoma y con personalidad jurídica propia, constituida por agricultores, la cual tiene por objeto entre otros, el de:

"a)- Representar a sus agremiados ante autoridades de los tres órdenes de gobierno, así como instancias no gubernamentales y privadas relacionadas con el sector agrícola. b)- Gestionar soluciones a los problemas de la actividad agrícola en general y de los productores socios en particular, ante las instancias correspondientes (...)",⁶⁴⁹

Asimismo, de conformidad con la fracción X de la cláusula séptima de los estatutos sociales⁶⁵⁰ de la AARFS, se establece que dentro de su objeto social se encuentra:

"(...) X. Promover la constitución de empresas para la comercialización, acopio, transporte e industrialización de los productos y subproductos agrícolas de sus socios, y participar como socia, accionista o asociada en las mismas, así como la creación de centrales de acopio y abasto, parques industriales, desarrollos urbanos e infraestructura de las empresas que se estimen convenientes para esos fines, (...)". [Énfasis añadido]

En relación con la autoprovisión del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento a través de la información proporcionada por la AARFS y que obra en el EXPEDIENTE, que:

"(...) productores socios que tienen equipos propios para el transporte de sus cosechas no puedan utilizarlos, debido a los siguientes factores: a) Por tramitar y no obtener el permiso de carga particular que autoriza (...) Vialidad y Transporte. b) Por la condición restrictiva y limitada con la que se otorgan los permisos de carga particular, evidenciando un sesgo de la autoridad a autorizarlos con la menor vigencia posible para desincentivar las solicitudes. c) Aun contando con el permiso de carga particular, los productores que cuentan con equipos propios son objeto de presión y acoso constante de parte de la alianza correspondiente, (...) vialidad y transporte para obstruir la libre movilidad de la cosecha y productos (...) c) Por la actuación arbitraria, injusta, corporativa y facciosa con la que actúan tanto las autoridades de vialidad y transporte que dependen del Gobierno del Estado como por las alianzas, para obstruir cualquier tipo de transporte particular de cualquier productor que cuente con equipos propios para transportar sus propios productos."⁶⁵¹ [Énfasis añadido]

⁶⁴⁸ Folio 002410 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁹ Folio 004302 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁰ Folio 004311 del EXPEDIENTE.

⁶⁵¹ Folio 004307 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Asimismo, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE la AARFS señaló que sus socios han presentado dificultades en la prestación del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, debido al:

“(…) servicio ineficiente que prestan las alianzas de transportistas, (…) las unidades de las alianzas no satisfacen adecuadamente los requerimientos de servicio de transporte (…) ante estas situaciones de incapacidad, insuficiencia e ineficiencia, **las alianzas ejercen su poder de veto para la utilización de transportes alternativos** que brinden solución a las necesidades apremiantes de los productores socios y en general de todo tipo de productores agrícolas.”⁶⁵² [Énfasis añadido]

Adicionalmente, la AARFS señaló que:

“(…) el hecho de que el servicio público de transporte de carga en Sinaloa se rija con criterios de control unilateral de tarifas (…) donde no existe la libre competencia, está afectando de manera negativa cualquier proyecto de negocios, inversiones y desarrollo económico del estado, no solamente en el ámbito agrícola sino en todas las ramas de la economía, no sólo a los productores socios sino a todos los empresarios estatales o inversionistas que pretendan realizar proyectos en la entidad. Además de que se está **coartando el derecho de cualquier persona que pretenda invertir en el servicio de transporte público** para brindar un servicio de calidad y de mayor eficiencia.”⁶⁵³ [Énfasis añadido]

B. Estructura de capital

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, la AARFS no cuenta con capital social ni socios que tengan participación accionaria en la misma, ya que debido a la naturaleza de la AARFS como asociación civil, su patrimonio se conforma por los ingresos que perciben, de conformidad con la cláusula Cuadragésima Séptima de los estatutos sociales de la AARFS,⁶⁵⁴ que señala como ingresos a:

“(…) las Cuotas que anualmente se fijen en Asamblea General Ordinaria (…) Ingresos provenientes de Cuotas por la Prestación de Servicios (…) Recursos y apoyos en general que les otorguen los Municipios, el Estado y la Federación; (…) Donaciones, Legados y Aportaciones que reciban por cualquier concepto (…)”.

En ese sentido, la AARFS no está constituida propiamente con un capital social, sino que tiene un patrimonio conformado por las cuotas que aportan sus socios productores y asociados, así como aquellos ingresos que perciban de instancias de gobierno y por la prestación de servicios que otorguen, tal y como ha quedado expuesto con antelación.

⁶⁵² Folio 004308 del EXPEDIENTE.

⁶⁵³ Folio 004309 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁴ Folio 004311 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials on the right margin]



XI.1.1.1.3. AARSP

A. Actividad económica y comercial

Con base en información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la AARSP:

"(...) es una Institución de interés público, autónoma, con personalidad jurídica propia, constituida por los agricultores de su jurisdicción, en los términos y para los fines que la Ley de Organizaciones Agrícolas del Estado de Sinaloa [LOAES] señala."⁶⁵⁵

Adicionalmente, en actuaciones que obran en el EXPEDIENTE, la AARSP señala que es un organismo agrícola que:

"(...) asocia hombres y mujeres que nos dedicamos a la agricultura dentro del Municipio de Guasave, Sinaloa, y que es cierto, existen asociados que acarrean sus cosechas en camiones propios, otros, pagan flete de acarreo de sus cosechas a personas que cuentan con una concesión del Estado para el acarreo de granos (en este caso), pero los transportistas concesionados se encuentran afiliados a una alianza de transportistas, y en cambio, nuestros organismos agrícolas son netamente agrícolas, (...) este organismo agrícola es de liderazgo, donde se concede la representación para, por ejemplo, luchar por un mejor precio en los granos básicos, lograr más y mejores apoyos al campo, mejor subsidio y apoyos a los granos que se cosechan en la región, (...)"⁶⁵⁶

Finalmente y con base en sus estatutos sociales⁶⁵⁷ y su naturaleza jurídica, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que el objeto social de la AARSP consiste principalmente en:

"(...)

I. Fomentar y desarrollar la agricultura y la integración de ésta con actividades pecuarias, avícolas, acuícolas, apícolas, comerciales e industriales, en su jurisdicción. Así como realizar convenios para tal efecto con las instituciones que se dediquen a la investigación, enseñanza, validación y transferencia de tecnología agrícola;

(...)

IV. Representar a sus socios e intervenir en la defensa de sus intereses particulares o comunes, ante toda clase de autoridades, organismos públicos o privados, nacionales o extranjeros, sin que esto signifique adquirir responsabilidad alguna por tal representación, prestándoles los servicios que señalen los estatutos, entre otros, la defensa contra prácticas desleales de comercio internacional y participar en los sistemas de defensa pertinentes.

(...)

VI. Estimular, fomentar, promover y participar en toda acción que realicen los agricultores o la propia

⁶⁵⁵ Folio 005915 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁶ Folios 005760 y 005761 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁷ Folios 005915 al 005935 del EXPEDIENTE.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large 'P' and 'or' at the top, and several other illegible marks and initials below.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Asociación, en beneficio de los trabajadores del campo (...)⁶⁵⁸

B. Estructura de capital

Con base en sus estatutos sociales⁶⁵⁹ y su naturaleza jurídica, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la AARSP no está constituida con un capital social representado por acciones o partes sociales con un valor específico, sino que tiene un patrimonio dedicado a cumplir con los objetivos de la misma, conformado por ingresos mismos que provienen de:

"(...)

- I. La parte que le corresponda de las cuotas que anualmente fije la Asamblea General Ordinaria de CAADES.
- II. Las cuotas ordinarias y especiales que con fines específicos acuerden las Asambleas Generales o Seccionales de la Asociación a cargo de sus socios.
- III. Los ingresos provenientes de cuotas por la prestación de servicios y por el uso de las instalaciones de la Asociación.
- IV. Los recursos y apoyos en general que le otorguen los Municipios, el Estado y la Federación.
- V. Las donaciones, legados y aportaciones que se reciban por cualquier concepto; y
- VI. Los rendimientos que obtenga de inversiones que llegue a realizar para aplicarlos a sus fines sociales.
- VII. Los demás ingresos que obtenga por cualquier otro medio lícito,⁶⁶⁰

XI.1.1.2. AGENTES ECONÓMICOS dedicados o relacionados a la industria de la construcción

Como se ha señalado, el artículo 208 de la LTTES establece que:

"Se entiende por servicio público de transporte de carga en general, el destinado al traslado de mercancías, materiales de construcción, animales y objetos en los términos y condiciones que señala esta Ley y sus Reglamentos." [Énfasis añadido]

De lo anterior, es razonable inferir que los AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la industria de la construcción, incluyendo tanto sociedades dedicadas a la construcción de edificaciones, como aquellos AGENTES ECONÓMICOS que comercializan materiales para la construcción, son usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

En este sentido, la CMIC declaró lo siguiente:

⁶⁵⁸ Folios 005915 y 005916 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁹ Folios 005915 al 005935 del EXPEDIENTE.

⁶⁶⁰ Folio 005929 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

“(...) en lo que respecta al transporte en general de carga, sin diferenciarlo entre particular o público, es vital en cada una de las etapas de producción de la construcción, ya que sin éste, no habría manera de enlazar la cadena de suministro (...)”.⁶⁶¹ [Énfasis añadido]

Adicionalmente, con información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que el sector de la construcción, como usuarios del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA, se divide en dos segmentos principalmente:

- i. Desarrollo de vivienda e infraestructura, en el cual la demanda del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA es necesaria básicamente para la preparación de terrenos para la construcción;⁶⁶² y
- ii. Comercialización de materiales para la construcción, en donde la demanda del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA es básicamente para la extracción de materiales pétricos de bancos de materiales.⁶⁶³

Con base en lo anterior, y con información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica a los siguientes como AGENTES ECONÓMICOS dedicados a la industria de la construcción en el estado de Sinaloa y, por ende, relacionados al MERCADO INVESTIGADO:

XI.1.1.2.1. CMIC

A. Actividad económica y comercial

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, la actividad de la CMIC consiste en:

“(...) dar cumplimiento a las finalidades establecidas en la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones, así como a sus Estatutos, consistiendo en lo siguiente: Artículo 4. La Cámara tendrá por objeto: **I. Representar, defender y fomentar los intereses generales de los industriales de la construcción dentro y fuera del país**, debiendo para este efecto: (...) d) Proporcionar a sus Afiliados y Asociados servicios de orientación, asesoría y defensa para facilitar la resolución de los problemas que enfrenen con motivo de su actividad industrial(...)”.⁶⁶⁴ [Énfasis añadido]

Asimismo, el objeto principal de las delegaciones a su cargo, en este caso de Sinaloa, Sinaloa Centro y Sinaloa Sur, consiste en:

“(...) según lo estipulado en el artículo 67 de los Estatutos Rectores: Artículo 67. Las Delegaciones tiene por objeto: **I. Representar a la Cámara dentro de la Entidad Federativa correspondiente a su circunscripción territorial**, ejerciendo las facultades que les otorguen los presentes Estatutos y las que determine el Consejo Directivo; **II. Participar en la defensa de los empresarios de la**

⁶⁶¹ Folio 003278 del EXPEDIENTE.

⁶⁶² *Idem.*

⁶⁶³ *Idem.*

⁶⁶⁴ Folio 003275 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

construcción, siguiendo los lineamientos generales que marque el Consejo Directivo de la Cámara;
(...)"⁶⁶⁵ [Énfasis añadido]

B. Estructura de capital

De acuerdo con la información que obra en el expediente, la CMIC no cuenta propiamente con acciones representativas de su capital social, ya que debido a la naturaleza jurídica de la CMIC "(...)" *es una institución de interés público, autónoma, con personalidad jurídica y patrimonio propios (...)*"⁶⁶⁶

En ese sentido, de conformidad con el artículo 7 de los estatutos sociales de la CMIC, su patrimonio comprenderá:

- I. Las cuotas de inscripción que anualmente cubran los Afiliados y Asociados;
- II. Las cuotas ordinarias o extraordinarias a cargo de sus Afiliados y Asociados (...);
- III. Los donativos, herencias, legados y en general cualquier contribución que le hagan personas físicas o morales, (...);
- IV. Los subsidios que le otorguen las autoridades u organismos públicos federales, estatales, municipales o del Distrito Federal; (...)
- VIII. Los ingresos que perciba por los servicios que preste."⁶⁶⁷

En ese sentido, la CMIC no está constituida con acciones representativas de su capital social, sino que tiene un patrimonio conformado por las cuotas que aportan sus afiliados y asociados, así como aquellas contribuciones que reciban de personas y de los subsidios del gobierno y demás ingresos que perciban por los servicios que otorguen, tal y como ha quedado expuesto con antelación.

XI.1.1.2.2. CICSAC

A. Actividad económica y comercial

De acuerdo a sus estatutos vigentes, el CICSAC tiene por objeto, entre otros: "*agrupar a los profesionistas que cuentan con cédula profesional expedida por la Dirección General del Profesionismo en las ramas de la Ingeniería Civil, o equivalente*"⁶⁶⁸

De entre los objetivos generales del CICSAC ante la sociedad destacan:

⁶⁶⁵ Folios 003276 y 003277 del EXPEDIENTE.

⁶⁶⁶ La autorización de su creación fue por Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el tres de junio de mil novecientos sesenta y ocho, como Cámara Nacional de la Industria de la Construcción (CNIC) y posteriormente cambió de denominación mediante escritura pública número diez mil ciento sesenta y cuatro de fecha catorce de febrero de mil novecientos noventa y siete, información que consta en el expediente en los folios 003259, 003292 al 003303 y del 03305 al 003349 del EXPEDIENTE.

⁶⁶⁷ Folios 003383 y 003384 del EXPEDIENTE.

⁶⁶⁸ Folio 004461 del EXPEDIENTE.

007643



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

"(...) Fomentar la colaboración de los miembros en actividades profesionales que coadyuven en la solución de problemas de la comunidad y el país [y] **Prestar la más amplia colaboración al poder público como cuerpo consultor en actividades de ingeniería civil.**"⁶⁶⁹ [Énfasis añadido]

Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que el CICSAC ha celebrado diversos contratos de colaboración con el municipio de Culiacán,⁶⁷⁰ entre los cuales se identifica el celebrado el quince de marzo de dos mil doce, en el que el CICSAC "*propone ante "El Municipio" [de Culiacán] la prestación de servicios profesionales tales como los que a continuación se mencionan:*

"(...) C. Apoyo en la supervisión de cualquier tipo de obra pública que construya el ayuntamiento; y D. Algunas otras tareas públicas de obra civil, que sean de competencia municipal y en los que pudiera participar el "CICSAC" (...) G. **Dictaminación de costos**; H. Coordinación y administración de proyectos; I. Estudios de ingeniería estructural; J. Estudios de vialidades y solución de cruces; K. Proyectos ejecutivos; L. **Elaboración de presupuestos base**; (...); O. Construcción de obras; P. Entre otras que el Colegio considere tener las herramientas para desarrollar (...)"⁶⁷¹

En ese sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el CICSAC cuenta con el conocimiento experto y la información necesaria para dictaminar sobre los costos de proyectos de construcción, entre los que se encuentran los derivados del traslado de materiales o insumos para la construcción, incluido el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

B. Estructura de capital

De acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE, el CICSAC es un colegio de profesionistas constituido el veintiocho de agosto de mil novecientos setenta: "*de conformidad con la Ley Reglamentaria del Artículo 5o. constitucional relativa al ejercicio de las Profesiones, la Ley de Profesiones del Estado de Sinaloa y los Códigos Civiles Federal y del Estado de Sinaloa vigentes*"⁶⁷²

La representación, dirección y administración del CICSAC corresponde a su Consejo Directivo, integrado por un presidente, un vicepresidente, un secretario general, un tesorero, un secretario de capacitación, dos subsecretarios y un subtesorero.⁶⁷³ En específico, la representación legal del CICSAC está a cargo del Presidente del Consejo Directivo. Actualmente, Walter Ibán López Valenzuela desempeña el cargo de Presidente del XXV Consejo Directivo.⁶⁷⁴ Para alcanzar sus objetivos, el Consejo Directivo se auxilia de un consejo consultivo, un consejo técnico, direcciones generales, gerencia general, comisiones, el patronato, centro de actualización profesional e

⁶⁶⁹ Folios 001489 y 004462 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁰ Folios 001491 al 001503 del EXPEDIENTE.

⁶⁷¹ Folios 0001500 y 001501 del EXPEDIENTE.

⁶⁷² Folio 004459 del EXPEDIENTE.

⁶⁷³ Folio 004473 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁴ Folio 004372 del EXPEDIENTE.

B
ant
AMH
f
G



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

innovación tecnológica y sociedades técnicas.⁶⁷⁵ Además, el CICSAC cuenta con una junta de honor, que funciona como órgano de vigilancia de los actos del Consejo Directivo.⁶⁷⁶

De la información contenida en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que actualmente el CICSAC está integrado por ciento cuarenta y dos asociados, quienes cubren una cuota de inscripción mensual para pertenecer al colegio.⁶⁷⁷

XI.1.1.2.3. ARRENCOSA

A. Actividad económica y comercial

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, en relación a la actividad económica y comercial de ARRENCOSA:

“es una empresa constructora, que dentro del proceso final de obra terminada por la que es contratada requiere acarrear material al lugar donde se realiza la obra para poder efectuar el proceso de terraplén, construcción, homogenización y compactación de material de plataformas, carreteras o conceptos similares donde se implique material pétreo, proceso en el cual interviene el Servicio Público de Transporte de Carga General.”⁶⁷⁸ [Énfasis añadido]

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que si bien:

“(…) el fin de [ARRENCOSA] es construir y no dedicarse a prestar el servicio de fletes agregados, sin embargo, por los altos costos del flete en la zona, la empresa optó por tener camiones propios para abaratar sus costos de producción y poder ser más competitivos, por lo tanto, cabe aclarar que la empresa no pretende ni tiene planeado incluir dentro de su giro o actividad económica prestar el servicio de fletes al 100% de todos los materiales.”⁶⁷⁹ [Énfasis añadido]

B. Estructura de capital

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE,⁶⁸⁰ ARRENCOSA es una sociedad anónima de capital variable y su estructura de capital social es la siguiente:

Tabla 47. Estructura accionaria de ARRENCOSA

| Accionista | Acciones | Porcentaje |
|-------------------------------|----------|------------|
| Juan Carlos Cervantes Navarro | 25,000 | 1.56% |
| Rafael Quintero Avendaño | 25,000 | 1.56% |

⁶⁷⁵ Folio 004472 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁶ Folio 004478 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁷ Folios 004465 y 004469 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁸ Folio 004323 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁹ Folio 004324 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁰ Folio 002667 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | |
|---------------------------------------|------------------|-------------|
| Grupo Empresarial Ideal, S.A. de C.V. | 1,551,778 | 96.87% |
| Jaime de Jesús Guerrero Guerrero | 1 | 0.000062% |
| Total: | 1,601,779 | 100% |

De lo anterior se desprende que ARRENCOSA es una sociedad controlada por Grupo Empresarial Ideal, S.A. de C.V., ya que ésta detenta el 96.878408% de las acciones representativas de su capital social.

Por otra parte, de la información contenida en el EXPEDIENTE, se desprende que la representante legal de ARRENCOSA es Karina Yolanda Gerardo Zañudo, en su carácter de administrador único, desde el día primero de enero de dos mil once a la fecha.⁶⁸¹

XI.1.1.2.4. ECO CRIBAS

A. Actividad económica y comercial

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, la actividad económica y comercial de ECO CRIBAS consiste en "(...) *la implementación de nuevas tecnologías de cribado, para el cuidado del medio ambiente. Y llegar comercialmente a todo el mercado que requiera un material limpio y de buena calidad que cumpla con todos los aspectos solicitados por el cliente.*"⁶⁸²

En ese sentido, las principales actividades que realiza ECO CRIBAS conforme a su objeto social son "(...) *b) La realización de toda clase de obras de ingeniería civil o de arquitectura y las construcción en general, por cuenta propia o de terceros, de casas, edificios, condominios o fraccionamientos. c) La compra, venta, fabricación, DISTRIBUCIÓN, (...), TRANSPORTE Y EQUIPO para la construcción, la industria, el comercio, la pesca, la agricultura y ganadería.*"⁶⁸³
[Énfasis añadido]

B. Estructura de capital

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, ECO CRIBAS es una sociedad anónima de capital variable y su estructura de capital social es la siguiente:

Tabla 48. Estructura accionaria de ECO CRIBAS⁶⁸⁴

| Accionistas | Acciones | Valor (pesos) | Porcentaje |
|-----------------------|----------|---------------|------------|
| Alonso Pérez Martínez | 13 | 13,000.00 | 13% |

⁶⁸¹ Folios 002655 y 004323 del EXPEDIENTE.

⁶⁸² Folio 002297 del EXPEDIENTE.

⁶⁸³ Folios 001660, 001661 y 004509 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁴ Folio 002296 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials on the right margin]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | |
|------------------------------|------------|-------------------|-------------|
| María Elena Pérez Martínez | 13 | 13,000.00 | 13% |
| María Elena Martínez Beltrán | 13 | 13,000.00 | 13% |
| Ismael Pérez Ruiz | 11 | 11,000.00 | 11% |
| Dinorah Pérez Martínez | 11 | 11,000.00 | 11% |
| Oliver Pérez Martínez | 13 | 13,000.00 | 13% |
| Ismael Pérez Martínez | 13 | 13,000.00 | 13% |
| Omar Pérez Martínez | 13 | 13,000.00 | 13% |
| Total: | 100 | 100,000.00 | 100% |

XI.1.1.2.5. GRUPO LAFHER

A. Actividad económica y comercial

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que las sociedades DESARROLLOS LAFHER, PROYECTOS CIVILES, CASAS PIAXTLA y CONCRETOS DEL VALLE, forman parte de un mismo GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO⁶⁸⁵ es decir, GRUPO LAFHER. Asimismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADOR tiene conocimiento que GRUPO LAFHER tiene participación en actividades relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO, al ser una empresa constructora y desarrolladora⁶⁸⁶ de viviendas y por ende usuario del SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.

B. Estructura de capital

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, GRUPO LAFHER se conforma por las sociedades anónimas de capital variable DESARROLLOS LAFHER, PROYECTOS CIVILES, CASAS PIAXTLA y CONCRETOS DEL VALLE. Su estructura de capital social es la siguiente:

Tabla 49. Estructura accionaria de DESARROLLOS LAFHER⁶⁸⁷

| Accionista | Porcentaje |
|---------------------------|------------|
| Óscar Lafarga Tostado | 21% |
| Francisco Lafarga Tostado | 21% |
| Humberto Lafarga Tostado | 21% |

⁶⁸⁵ Folios 002152 al 002155 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁶ Folios 004703, 004907 y 005017 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁷ Folio 004811 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|------------------------|-------------|
| Manuel Lafarga Tostado | 21% |
| Karina Lafarga Tostado | 8% |
| Dora Lafarga Tostado | 8% |
| Total: | 100% |

Tabla 50. Estructura accionaria de CASAS PIAXTLA⁶⁸⁸

| Accionista | Porcentaje |
|---------------------------|-------------|
| Óscar Lafarga Tostado | 20.58% |
| Francisco Lafarga Tostado | 22.58% |
| Humberto Lafarga Tostado | 20.58% |
| Manuel Lafarga Tostado | 20.58% |
| Karina Lafarga Tostado | 7.84% |
| Dora Lafarga Tostado | 7.84% |
| Total: | 100% |

Tabla 51. Estructura accionaria de CONCRETOS DEL VALLE⁶⁸⁹

| Accionista | Porcentaje |
|---------------------------|------------|
| Óscar Lafarga Tostado | 24% |
| Humberto Lafarga Tostado | 24% |
| Manuel Lafarga Tostado | 24% |
| Francisco Lafarga Tostado | 10% |
| Karina Lafarga Tostado | 9% |
| Dora Lafarga Tostado | 9% |

⁶⁸⁸ Folio 004811 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁹ *Idem*.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature and several smaller initials.



| | |
|--------|------|
| Total: | 100% |
|--------|------|

Tabla 52. Estructura accionaria de PROYECTOS CIVILES⁶⁹⁰

| Accionista | Porcentaje |
|---------------------------|------------|
| Karina Lafarga Tostado | 25.95% |
| Dora Lafarga Tostado | 25.95% |
| Óscar Lafarga Tostado | 15.21% |
| Humberto Lafarga Tostado | 15.21% |
| Manuel Lafarga Tostado | 8.84% |
| Francisco Lafarga Tostado | 8.84% |
| Total: | 100% |

XI.1.1.3. Otros AGENTES ECONÓMICOS relacionados al MERCADO INVESTIGADO

El artículo 2o., fracción VII, de la LP define a los servicios portuarios como:

“Los que proporcionan puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender las embarcaciones, así como para la **transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.**” [Énfasis añadido]

En ese sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que las actividades que realizan los puertos del estado de Sinaloa se encuentran relacionadas con el MERCADO INVESTIGADO, toda vez que representan actividades complementarias entre sí, puesto que en ellos el SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA resulta relevante para los procesos de importación y exportación de mercancías agrícolas.

Al respecto y, como se mencionó previamente en las secciones V.2.4.1 y V.2.4.2., el estado de Sinaloa cuenta con dos puertos marítimos, el Puerto de Topolobampo, administrado por API TOPO⁶⁹¹ y el Puerto de Mazatlán, administrado por API MAZA,⁶⁹² cuya regulación legal se establece en la LP, el RLP y las reglas de operación emitidas por cada administrador portuario.

⁶⁹⁰ *Idem.*

⁶⁹¹ Folio 001096 del EXPEDIENTE.

⁶⁹² Folio 001630 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials: P, G, A, B, L, G, P.]



Cuadro 5. Ubicación de las administradoras portuarias integrales de Sinaloa



Por lo anterior, a continuación se presenta una descripción tanto de API MAZA, como de API TOPO.

XI.1.1.3.1. API MAZA

A. Actividad económica y comercial

Con base en información obtenida en fuentes públicas,⁶⁹³ y que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que API MAZA opera con el fin de, entre otras funciones, administrar, promocionar, construir, desarrollar y mantener la infraestructura del recinto portuario de Mazatlán, además de operar por sí o concesionar a terceros las terminales e instalaciones y los servicios portuarios que se presente en el puerto.

Sus líneas de negocios se integran por las siguientes áreas: carga general, contenedores, petróleo y derivados, automóviles y cruceros. En el Puerto también se ubican instalaciones para la operación de transbordadores, astilleros, flotas deportivas, congeladoras, investigación y educación marítima.

Asimismo, y con base en información que obra en el EXPEDIENTE, API MAZA tiene principalmente por objeto social:

“(...) la administración portuaria integral de Mazatlán, Estado de Sinaloa, mediante el ejercicio de los derechos y obligaciones derivados de la concesión que el gobierno federal le otorgue para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público

⁶⁹³ Folios 001621 al 001630 y del 006027 al 006029 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top and several smaller initials below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

federal, la construcción de obras e instalaciones portuarias y la prestación de los servicios portuarios en Mazatlán, Estado de Sinaloa, así como la administración de los bienes que integren su zona de desarrollo (...).⁶⁹⁴

B. Estructura de capital

Con base en información obtenida en fuentes públicas y que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que API MAZA cuenta con un título de concesión otorgado por la SCT, y que fue constituida "(...) conforme a las leyes mexicanas, como una sociedad anónima de capital variable, (...) Las acciones representativas del 99.8% de su capital social pertenecen al Gobierno Federal y el 0.2% al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, SNC."⁶⁹⁵

XI.1.1.3.2. API TOPO

A. Actividad económica y comercial

Con base en información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que la actividad que desarrolla API TOPO consiste en:

"La administración portuaria integral del Puerto de Topolobampo, Sinaloa, mediante el ejercicio de los derechos y obligaciones derivados de la concesión del gobierno público federal, la construcción de obras e instalaciones portuarias y la prestación de los servicios portuarios en el citado Puerto, así como la administración de los bienes que integren su zona de desarrollo."⁶⁹⁶

B. Estructura de capital

Con base en información obtenida en fuentes públicas,⁶⁹⁷ esta AUTORIDAD INVESTIGADORA tiene conocimiento que "(...) está constituida conforme a las leyes mexicanas, como una sociedad anónima de capital variable, (...). Las acciones representativas del 99.8% de su capital social pertenecen al Gobierno Federal y el 0.2% al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, SNC."

XI.2. Anexo 2

Tabla 53. PERMISOS DE ZONA por municipio⁶⁹⁸

| Municipio | PERMISOS DE ZONA | Porcentaje | CONCESIONARIO con más permisos por municipio | Porcentaje del total estatal |
|-----------|------------------|------------|--|------------------------------|
| Ahome | 1206 | 38.2% | Alianza de camioneros del Valle del Fuerte | 36.7% |

⁶⁹⁴ Folios 001630 y 001631 del EXPEDIENTE.

⁶⁹⁵ Folios 001621 al 001623 del EXPEDIENTE.

⁶⁹⁶ Folios 001111, 002586 y 002601 del EXPEDIENTE.

⁶⁹⁷ Folio 001094 del EXPEDIENTE.

⁶⁹⁸ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller initials below it.

007651



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | |
|-------------------|-------|-------|--|-------|
| Angostura | 781 | 51.1% | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 23.8% |
| Badiraguato | 627 | 62.7% | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 19.1% |
| Concordia | 80 | 61.3% | Alianza de transportistas de carga general, de materiales de construcción y minerales del municipio de Concordia | 2.4% |
| Cosalá | 406 | 92.4% | Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada" | 12.4% |
| Culiacán | 2,772 | 16.1% | ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN | 84.4% |
| Choix | 288 | 73.6% | ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA | 8.8% |
| Elota | 1,468 | 28.3% | AICA | 44.7% |
| Escuinapa | 159 | 50.9% | Alianza de camioneros de carga y materiales para construcción de Escuinapa S.C. | 4.8% |
| El Fuerte | 830 | 27.1% | Alianza de camioneros de transporte, carga, materiales de construcción y objetos diversos del "Río Zuaque" | 25.3% |
| Guasave | 1118 | 48.5% | Alianza de camioneros de transporte de carga y materiales de construcción del municipio de Guasave | 34.0% |
| Mazatlán | 408 | 77.5% | Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa | 12.4% |
| Mocorito | 780 | 51.0% | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 23.7% |
| Rosario | 153 | 51.0% | Alianza de transportes de material para la construcción, S. C. del municipio del Rosario | 4.7% |
| Salvador Alvarado | 781 | 51.1% | Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado | 23.8% |
| San Ignacio | 430 | 87.2% | Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada" | 13.1% |
| Sinaloa | 716 | 38.5% | Unión de transportadores de carga en General "Gabriel Leyva Solano" | 21.8% |

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature that appears to be 'C. P.' and other smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | |
|----------|------|-------|-----------------------------------|-------|
| Navolato | 2206 | 20.2% | ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN | 67.1% |
|----------|------|-------|-----------------------------------|-------|

A continuación, se presenta una descripción a detalle de cada uno de los municipios del estado de Sinaloa, señalados en la tabla 53 anterior.

XI.2.1. Ahome

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Ahome cuenta con mil doscientos seis PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de diez CONCESIONARIOS:⁶⁹⁹

1. Alianza de Camioneros del Valle del Fuerte: de su concesión emanan cuatrocientos sesenta y un PERMISO DE ZONA en dicho municipio (cuatrocientos cincuenta y siete afiliados a la CTM y cuatro a la CNOP) este CONCESIONARIO cuenta con cuatrocientos treinta y dos UNIDADES de tipo redilas (93.71%), veintiséis tractores (5.64%) y tres de tipo caja (0.65%).
2. Sociedad cooperativa de transporte de carga, "Gustavo Díaz Ordaz", S.C.L.: de su concesión emanan ciento cuarenta PERMISOS DE ZONA en dicho municipio (ciento treinta y ocho afiliados a la CNOP y dos a la CTM); ciento treinta UNIDADES de tipo redilas (92.86%) y diez tractores (7.14%).
3. Transportes de carga, S. de R.L. de C.V.: de su concesión emanan ciento cuarenta PERMISOS DE ZONA en dicho municipio (ciento treinta y cuatro afiliados a la CNOP y cuatro a la CTM) y cuenta con ciento treinta y cinco UNIDADES de tipo redilas (96.43%), cuatro tractores (2.86%) y una de tipo caja (0.71%).
4. Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado: de su concesión emana un PERMISO DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio Ahome, con una UNIDAD de tipo volteo y afiliado a la CTM.
5. Alianza regional de transporte de carga en general de los municipios de Ahome y El Fuerte: de su concesión emanan cien PERMISOS DE ZONA (noventa y ocho afiliados a la CNC, uno a la CTM y uno a la CNOP) de los cuales noventa y cuatro son para UNIDADES de tipo redilas y seis tracto camiones.
6. Un CONCESIONARIO libre,⁷⁰⁰ de su concesión emanan dos PERMISOS DE ZONA y dos UNIDADES de tipo redilas.
7. Transporte de carga de materiales para la construcción y objetos similares de los Mochis: de su concesión emanan noventa y dos PERMISOS DE ZONA y asignados a UNIDADES de tipo volteo (todos afiliados a la CNOP).
8. Unión de transportistas ejidales de productos agrícolas del Valle Del Fuerte, S.C. en los municipios de Ahome y El Fuerte: de su concesión emanan cincuenta y cinco PERMISOS DE

⁶⁹⁹ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

⁷⁰⁰ Palazuelos Gámez Rossy Karely.

[Handwritten signatures and initials in the right margin]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

ZONA en dicho municipio (cincuenta y cuatro afiliados a la CNC y uno a la CTM), cincuenta y tres de sus UNIDADES son de tipo redilas (96.36%) y dos (3.64%) de tipo tractor.

9. ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA de su concesión emanan doscientos doce PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (doscientos once afiliados a la CTM y uno a la CNOP) de los cuales doscientos diez (99.06%) son para UNIDADES de tipo volteo y dos de redilas.
10. Alianza regional de transportistas de carga en pequeño de productos del campo de los municipios de Guasave, Sinaloa, Ahome y El Fuerte de su concesión emanan, tres PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en este municipio, todos afiliados a la CNC y para UNIDADES de tipo redilas.

XI.2.2. El Fuerte

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de El Fuerte cuenta con ochocientos treinta PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de nueve CONCESIONARIOS.⁷⁰¹

1. Alianza de camioneros de transporte, carga, materiales de construcción y objetos diversos del "Rio Zuaque": de su concesión emanan doscientos veinticinco PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio (doscientos veinticuatro afiliados a la CTM y uno a la CNOP), de los cuales ciento cuarenta y cinco (64.44%) están asignados a UNIDADES de tipo volteo, setenta y ocho (34.67%) a UNIDADES de tipo redilas y dos (0.89%) a tractores.
2. Sociedad cooperativa de transporte de carga, "Gustavo Díaz Ordaz", S.C.L.: de su concesión emanan ciento treinta y nueve PERMISOS DE ZONA en dicho municipio (ciento treinta y siete afiliados a la CNOP y dos a la CTM) y cuenta con ciento veintinueve UNIDADES de tipo redilas (92.81%) y diez tractores (7.19%).
3. Transportes de carga, S. de R.L. de C.V.: de su concesión emanan dos PERMISOS DE ZONA en dicho municipio, afiliados a la CNOP, con dos UNIDADES de tipo redilas.
4. Alianza regional de transporte de carga en general de los municipios de Ahome y El Fuerte: de su concesión emanan cien PERMISOS DE ZONA (noventa y ocho afiliados a la CNC, uno a la CTM y uno a la CNOP) de los cuales noventa y cuatro son para UNIDADES de tipo redilas y seis tracto camiones.
5. Un CONCESIONARIO libre,⁷⁰² de su concesión emanan dos PERMISOS DE ZONA y dos UNIDADES de tipo redilas.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and the letters 'AS' and 'G'.

⁷⁰¹ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

⁷⁰² Palazuelos Gámez Rossy Karely.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- 6. Transporte de carga de materiales para la construcción y objetos similares de los Mochis; de su concesión emanan noventa y dos PERMISOS DE ZONA y asignados a UNIDADES de tipo volteo (todos afiliados a la CNOP).
- 7. Unión de transportistas ejidales de productos agrícolas del Valle Del Fuerte, S.C. en los municipios de Ahome y El Fuerte: de su concesión emanan cincuenta y cinco PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio (cincuenta y cuatro afiliados a la CNC y uno a la CTM), cincuenta y tres de sus UNIDADES son de tipo redilas (96.36%) y dos (3.64%) de tipo tractor.
- 8. ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA de su concesión emanan doscientos doce PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (doscientos once afiliados a la CTM y uno a la CNOP) de los cuales doscientos diez (99.06%) son para Unidades de tipo volteo y dos de redilas.

Alianza regional de transportistas de carga en pequeño de productos del campo de los municipios de Guasave, Sinaloa, Ahome y El Fuerte, de su concesión emanan tres PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en este municipio, todos afiliados a la CNC y para UNIDADES de tipo redilas. Choix

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Choix cuenta con doscientos ochenta y ocho PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de dos CONCESIONARIOS.⁷⁰³

- 1. Alianza de transportistas de carga y materiales de construcción "Tarahumara": de su concesión emanan setenta y cinco PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona (todos afiliados a la CNOP), de los cuales setenta y cuatro están asignados a UNIDADES de tipo volteo y uno a tracto camiones).
- 2. ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA de su concesión emanan doscientos doce PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (doscientos once afiliados a la CTM y uno a la CNOP) de los cuales doscientos diez (99.06%) son para UNIDADES de tipo volteo y dos de redilas. (numeral nueve del municipio de Ahome)

XI.2.3. Guasave⁷⁰⁴

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Guasave cuenta con mil ciento dieciocho PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de seis CONCESIONARIOS.

- 1. Alianza de camioneros de transporte de carga y materiales de construcción del municipio de Guasave: de su concesión emanan quinientos cuarenta y dos PERMISOS DE ZONA (quinientos treinta y siete afiliados a la CTM y cinco a la CNOP) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE

⁷⁰³ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

⁷⁰⁴ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and several smaller initials like 'AB', 'f', 'G', 'f']



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

TRANSPORTE DE CARGA en el municipio de Guasave, de dichos permisos cuatrocientos ocho (75.28%) corresponde a UNIDADES de tipo redilas y ciento treinta y cuatro (24.72%) a UNIDADES de tipo volteo.

2. Alianza regional de transportistas de materiales para construcción de los municipios de Guasave y Sinaloa, S.C. de su concesión emanan setenta y tres PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho estado, los cuales se encuentran afiliados a la CNOP y todas sus UNIDADES son de tipo volteo.
3. Alianza regional de transportistas de carga en pequeño de productos del campo de los municipios de Guasave, Sinaloa, Ahome y El Fuerte de su concesión emanan catorce PERMISOS DE ZONA, siete de ellos son para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio en general (afiliados a la CNC) de los cuales seis corresponde a UNIDADES de tipo redila y una estacas.

Además, el mismo concesionario de su concesión emanan siete PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA únicamente "CARGA EN PEQUEÑO DE PRODUCTOS DEL CAMPO EN LOS MPIO. DE GUASAVE Y SINALOA"⁷⁰⁵ (todos afiliados a la CNC) de los cuales seis están asignados a UNIDADES de tipo redilas y 1 a estacas.

4. Unión de propietarios de camiones y camionetas de carga liviana de los municipios de Guasave y Sinaloa de Leyva de su concesión para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA emana un PERMISO DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio, asignado a una UNIDADES de tipo estacas y afiliado a la CNOP.

Sin embargo, el mismo CONCESIONARIO cuenta con doscientos setenta y seis PERMISOS DE ZONA (doscientos setenta y uno afiliados a la CTM y cinco a la CNOP), asignados a doscientos diecinueve (79.35%) a UNIDADES de tipo redilas, cincuenta y seis (20.29%) a UNIDADES de tipo volteo y una (0.36%) estacas cuya zona es en la parte norte del Valle Agrícola de Guasave, ubicado al norte de la carretera internacional México-Nogales y al poniente del Río Sinaloa.

5. ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA de su concesión emanan doscientos doce PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (doscientos once afiliados a la CTM y uno a la CNOP) de los cuales doscientos diez (99.06%) son para UNIDADES de tipo volteo y dos de redilas. (numeral 9 del municipio de Ahome)

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'AMB' and 'G']

⁷⁰⁵ Folio 002956 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

XL.2.4. Angostura⁷⁰⁶

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Angostura cuenta con setecientos ochenta y un PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de los siguientes CONCESIONARIOS:

1. Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado de su concesión emanan trescientos noventa y nueve PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio de Angostura (trescientos noventa y cinco afiliados a la CTM y cuatro a la CNOP) de los cuales doscientos treinta y ocho (59.64%) están asignados a UNIDADES de tipo redilas, ciento sesenta a (40.10%) a UNIDADES de tipo volteo y uno (0.25%) a tractocamiones.
2. Unión de autotransportes de carga en general y conexos de los municipios de angostura, Badiraguato, Mocorito y Salvador Alvarado, S.C. de su concesión emanan setenta y cinco PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio de Angostura, afiliados a la CNOP y asignados a UNIDADES de tipo volteo.
3. Unión de transportistas de carga en general de los municipios de Angostura, Salvador Alvarado y Mocorito, Sinaloa; de su concesión emanan noventa PERMISOS DE ZONA (ochenta y ocho afiliados a la CNC y dos a la CNOP) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona de los cuales ochenta y seis (95.56%) están asignados a UNIDADES de tipo redilas y cuatro (4.44%) a estacas.
4. Unión de transportistas de productos agrícolas y carga en general de los municipios de Mocorito, Salvador Alvarado, Badiraguato y Angostura, S.C." de su concesión emanan ciento cincuenta y cinco PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio (ciento cincuenta y cuatro afiliados a la CNC y uno a la CNOP), de los cuales nueve (5.81%) están asignados a vehículos de tipo volteo, ciento cuarenta y cuatro (92.90%) a UNIDADES de tipo redilas y dos (1.29%) a estacas. Cabe destacar que ciento cincuenta y cuatro de sus permisos cuenta con únicamente autorización para el transporte de productos agrícolas.
5. Unión regional de autotransportes de carga pesada en general de los Mpios. de Angostura, Salvador Alvarado y Mocorito: De su concesión emanan cincuenta y nueve PERMISOS DE ZONA para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (todos afiliados a la CNC), de los cuales cincuenta y dos (88.14%) están asignados a UNIDADES de tipo redilas y siete (11.86%) a UNIDADES de tipo volteo. Cabe destacar que uno de sus permisos es únicamente para el transporte de productos agrícolas.
6. Dos personas físicas⁷⁰⁷ (sin afiliación sindical) una de tipo volteo y otro con UNIDAD de tipo redilas.

⁷⁰⁶ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

⁷⁰⁷ Camacho Cárdenas David, Gallardo Pérez Luis Guillermo.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

7. Unión de camioneros de carga y materiales para construcción del municipio de Culiacán, A.C.: De su concesión emanan un PERMISOS DE ZONA para transportar únicamente a productos agrícolas en UNIDADES de tipo redilas (afiliado a la CNC).

XI.2.5. Badiraguato

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Badiraguato cuenta con seiscientos veintisiete PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de seis CONCESIONARIOS:⁷⁰⁸

1. Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado cuenta con trescientos noventa y tres permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio de Badiraguato (trescientos ochenta y nueve afiliados a la CTM y cuatro a la CNOP) de los cuales ciento cincuenta y ocho (40.2%) están asignados a UNIDADES de tipo volteo, doscientos treinta y cuatro a (59.5%) a UNIDADES de tipo redilas y uno (0.25%) a tractocamiones.
2. Unión de transportistas de carga en general de los municipios de Angostura, Salvador Alvarado y Mocorito, Sinaloa: cuenta con dos permisos (afiliados a la CNC) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona para UNIDADES de tipo redilas.
3. Unión de autotransportes de carga en general y conexos de los municipios de angostura, Badiraguato, Mocorito y Salvador Alvarado, S.C. cuenta con setenta y cinco permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio de Angostura, afiliados a la CNOP y asignados a UNIDADES de tipo volteo. (Numeral 2 de Angostura)
4. Unión de transportistas de productos agrícolas y carga en general de los municipios de Mocorito, Salvador Alvarado, Badiraguato y Angostura, S.C." cuenta con ciento cincuenta y cinco permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio (ciento cincuenta y cuatro afiliados a la CNC y uno a la CNOP), de los cuales nueve (5.81%) están asignados a vehículos de tipo volteo, ciento cuarenta y cuatro (92.90%) a UNIDADES de tipo redilas y dos (1.29%) a estacas. Cabe destacar que ciento cincuenta y cuatro de sus permisos cuenta con únicamente autorización para el transporte de productos agrícolas. (Numeral cuatro de Angostura)
5. Unión de camioneros de carga y materiales para construcción del municipio de Culiacán, A.C. cuenta con un permisos para mover únicamente a productos agrícolas en UNIDADES de tipo redilas (afiliado a la CNC). (Numeral siete de Angostura)
6. Unión regional de autotransportes de carga pesada en general de los Mpios. de Angostura, Salvador Alvarado y Mocorito: cuenta con un permiso para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (afiliado a la CNC) únicamente para el transporte de productos agrícolas en una UNIDAD de tipo redilas.

Handwritten notes and signatures:
 P
 or
 am
 X
 G
 e

⁷⁰⁸ Folio 002956 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

XI.2.6. Mocorito y Salvador Alvarado

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que los municipios de Mocorito y Salvador Alvarado cuentan con setecientos ochenta y setecientos ochenta y un PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de ocho CONCESIONARIOS:⁷⁰⁹

1. Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado cuenta con trescientos noventa y ocho permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio de Mocorito (trescientos noventa y cuatro afiliados a la CTM y cuatro a la CNOP) de los cuales doscientos treinta y ocho (59.79%) están asignados a UNIDADES de tipo redilas, ciento cincuenta y nueve (39.94%) a UNIDADES de tipo volteo y una (0.25%) a tractocamiones.

Para el caso de Salvador Alvarado, adicional a los permisos señalados en el párrafo anterior, dicho CONCESIONARIO cuenta con un permiso adicional para una UNIDAD de tipo volteo (afiliado a la CTM).

2. Dos persona físicas,⁷¹⁰ con una Unidad de tipo redilas y otro de tipo volteo sin afiliación sindical.
3. Unión de autotransportes de carga en general y conexos de los municipios de angostura, Badiraguato, Mocorito y Salvador Alvarado, S.C. cuenta con setenta y cinco permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio de Angostura, afiliados a la CNOP y asignados a Unidades de tipo volteo. (Numeral 2 de Angostura)
4. Unión de transportistas de carga en general de los municipios de Angostura, Salvador Alvarado y Mocorito, Sinaloa: cuenta con noventa permisos (ochenta y ocho afiliados a la CNC y dos a la CNOP) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona de los cuales ochenta y seis (95.56%) están asignados a Unidades de tipo redilas y cuatro (4.44%) a estacas. (Numeral tres de Angostura)
5. Unión de transportistas de productos agrícolas y carga en general de los municipios de Mocorito, Salvador Alvarado, Badiraguato y Angostura, S.C." cuenta con ciento cincuenta y cinco permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio (ciento cincuenta y cuatro afiliados a la CNC y uno a la CNOP), de los cuales nueve (5.81%) están asignados a vehículos de tipo volteo, ciento cuarenta y cuatro (92.90%) a Unidades de tipo redilas y dos (1.29%) a estacas. Cabe destacar que ciento cincuenta y cuatro de sus permisos cuenta con únicamente autorización para el transporte de productos agrícolas. (Numeral cuatro de Angostura)
6. Unión regional de autotransportes de carga pesada en general de los Mpios. de Angostura, Salvador Alvarado y Mocorito: cuenta con cincuenta y nueve permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (todos afiliados a la CNC),

⁷⁰⁹ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁰ Gallardo Pérez Luis Guillermo, Camacho Cárdenas David.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

de los cuales cincuenta y dos (88.14%) están asignados a Unidades de tipo redilas y siete (11.86%) a Unidades de tipo volteo. Cabe destacar que uno de sus permisos es únicamente para el transporte de productos agrícolas. (Numeral cinco de Angostura)

- Unión de camioneros de carga y materiales para construcción del municipio de Culiacán, A.C. cuenta con un permisos para mover únicamente a productos agrícolas en Unidades de tipo redilas (afiliado a la CNC). (Numeral siete de Angostura)

XI.2.7. Concordia

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Concordia cuenta con ochenta PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de tres CONCESIONARIOS:⁷¹¹

- Alianza de transportistas de carga general, de materiales de construcción y minerales del municipio de Concordia: cuenta con cuarenta y nueve permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio de Concordia (afiliados a la CTM) asignados a UNIDADES de tipo volteo.
- Una persona físicas con un UNIDADES de tipo volteo y otro de tipo volteo afiliado a la CTM.⁷¹²
- Transportistas de materiales de Concordia, A.C. cuenta con treinta permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (afiliados a la CNOP) para UNIDADES de tipo volteo.

XI.2.8. Mazatlán

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Mazatlán cuenta con cuatrocientos ocho PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de cuatro CONCESIONARIOS:⁷¹³

- Persona física⁷¹⁴ con una UNIDAD de tipo volteo sin afiliación.
- Agrupación de transportistas de carga de Mazatlán, S.C: cuenta con ochenta y seis permisos (ochenta y cinco afiliados a la CNOP y uno a la CTM) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio asignados a UNIDADES de tipo volteo.
- Alianza de camioneros y permisionarios de auto transportes de carga y materiales para construcción, en almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa, cuenta con trescientos dieciséis permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio (trescientos quince afiliados a la CTM y uno a la CNOP), de los cuales

⁷¹¹ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

⁷¹² León Ojeda Francisco.

⁷¹³ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁴ González Bush María Guadalupe.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

doscientos sesenta y cuatro (83.54%) están asignados a UNIDADES de tipo volteo, veintiocho (8.86%) a UNIDADES de tipo redilas, veintitrés (7.28%) a plataformas y un ómnibus.

- 4. Alianza de transportistas de carga general, de materiales de construcción y minerales del municipio de Concordia: cuenta con cinco permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en Mazatlán para UNIDADES de tipo volteo (afiliados a la CTM).

XI.2.9. Cosalá

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Cosalá cuenta con cuatrocientos seis PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de los siguientes CONCESIONARIOS:⁷¹⁵

- 1. Treinta y un CONCESIONARIOS personas físicas⁷¹⁶ con UNIDADES de tipo volteo (dos afiliados a la CNOP y veintinueve sin afiliación).
- 2. Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada", cuenta con trescientos setenta y cinco permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (trescientos setenta y cuatro afiliados a la CTM y uno a la CNOP), de los cuales ciento uno (26.93%) cuenta con UNIDADES de tipo volteo, doscientos setenta y tres (72.80%) a UNIDADES de tipo redilas y uno (0.27%) de tipo rabón.

XI.2.10. Elota

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Elota cuenta con mil cuatrocientos sesenta y ocho PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de nueve CONCESIONARIOS:⁷¹⁷

- 1. Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada", cuenta con trescientos setenta y cinco permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (trescientos setenta y cuatro afiliados a la CTM y uno a la CNOP), de los cuales ciento uno (26.93%) cuenta con UNIDADES de tipo volteo, doscientos setenta y tres (72.80%) a UNIDADES de tipo redilas y uno (0.27%) de tipo rabón. (Numeral 2 de Cosalá)
- 2. Alianza de camioneros del valle del Rio San Lorenzo cuenta con doscientos veintisiete permisos (doscientos veinticinco afiliados a CTM y dos a la CNOP) para prestar el SERVICIO

⁷¹⁵ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁶ Corrales Pompa Ursula; Trujillo Cebrenos Enrique; Gonzalez Franco Lazaro Antonio; Trueba Amador Jorge Trujillo Sanchez Jose Loreto; Trujillo Nava Jesus Valentin; Ayon Trujillo Mireya Celina; Conde Madueño Jose Juan; Ayon Gamboa Jesus; Padilla Ontiveros Raul Ezequiel; Padilla Carrasco Filadelfo; Trujillo Nava Jose Ricardo; Nava Trujillo Rosalinda; Astorga Ayon Juan Arnoldo; Salcido Salas Miguel; Trujillo Corrales Leoncio; Guevara Salas Victor Manuel; Astorga Meraz Jose Manuel; Sanchez Molina Maria; Padilla Urrea Jose Rogelio; Barraza Guerrero Claudia Mireya; Verdugo Barraza Maria Lidia; Aguirre Rivas Pascual Macario; Barraza Arellano Maria Luisa; Martinez Gonzalez Maria Eneida; Trujillo Sanchez Leonardo; Trujillo Nava Jose Leonardo; Trujillo Ortiz Luis Enrique; Duran Trujillo Francisco Javier; Garcia Ontiveros Maria; Campos Chaidez Jose Fidel (sic).

⁷¹⁷ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio de los cuales ciento cincuenta y dos (66.96%) se refieren a UNIDADES de tipo volteo y setenta y cinco (33.04%) son para UNIDADES de tipo redilas.

3. Una persona física⁷¹⁸ con una UNIDAD de tipo volteo sin afiliación.
4. ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN; cuenta con un permiso para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en este municipio (afiliado a la CTM) para una UNIDAD de tipo redila.
5. Unión de camioneros de Navolato y Región de la Costa (CIRCULO CNOP), cuenta con un permiso autorizado para el municipio de Elota (afiliado a la CNOP) para una UNIDAD de tipo volteo.
6. Alianza regional de transportistas de carga en general de Navolato y Culiacán, S.C. "Gral. Renato Vega Amador"; cuenta con dieciséis permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en este municipio (afiliados a la CNC), de dichos permisos cuatro (25%) están asignados a UNIDADES de tipo volteo y doce a redilas (75%).
7. AICA cuenta con cuatrocientos dieciséis permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio (cuatrocientos quince afiliados a la CNOP y uno a la CROC), de los cuales trescientos ochenta y tres (92.07%) son para UNIDADES de tipo volteo, treinta (7.21%) son para redilas y tres (0.72%) para estacas.
8. Transportistas unidos de carga en general y pasaje de Costa Rica, A.C: cuenta con doscientos sesenta y seis permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (doscientos sesenta y cinco afiliados a la CNOP y uno a la CNC), de los cuales ciento sesenta y nueve (63.53%) son para UNIDADES de tipo volteo y ochenta y tres (31.20%) para UNIDADES de tipo redilas y catorce (5.26%) para estacas.
9. Alianza regional de carga en general de los municipios Culiacán y Elota "Emiliano Zapata" estación Obispo, cuenta con ciento sesenta y cinco permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en este municipio (ciento sesenta y dos afiliados a la CNC y tres a la CNOP) de los cuales ciento cuarenta y cinco (87.88%) son para UNIDADES de tipo redilas y veinte (12.12%) para UNIDADES de tipo volteo.

XI.2.11. San Ignacio

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de San Ignacio cuenta con cuatrocientos treinta PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de tres CONCESIONARIOS:⁷¹⁹

1. Transportes de carga y materiales de construcción "Gral. Rodolfo Sánchez Taboada", cuenta con trescientos setenta y cinco permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

⁷¹⁸ Valdez Gaxiola Bernabé

⁷¹⁹ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

DE CARGA en el municipio (trescientos setenta y cuatro afiliados a la CTM y uno a la CNOP), de los cuales ciento uno (26.93%) cuenta con n UNIDADES de tipo volteo, doscientos setenta y tres (72.80%) a UNIDADES de tipo redilas y uno (0.27%) de tipo rabón. (Numeral dos de Cosalá)

2. Una persona física⁷²⁰ con una UNIDAD de tipo volteo afiliados a la CNOP.
3. Alianza de autotransportes de carga en general del municipio de San Ignacio "Salvador Zazueta Felix", A.C. cuenta con cincuenta y cuatro permisos (cincuenta y dos afiliados a la CNOP, uno a la CTM y uno libre) de los cuales treinta y dos (59.26%) son para UNIDADES de tipo volteo, veintiuno (38.89%) de tipo redilas y 1.85% tracto camión

XI.2.12. Escuinapa

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Escuinapa cuenta con ciento cincuenta y nueve PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de dos CONCESIONARIOS:⁷²¹

1. Alianza de transportes de material para la construcción, S. C. del municipio de Escuinapa: cuenta con setenta y ocho permisos (setenta y siete afiliados a la CTM y uno a la CNOP), pero únicamente cuenta con autorizada la siguiente zona "*CARGA DE ORIGEN EN EL MUNICIPIO DE ESCUINAPA, Y SOLO PARA RECOGER MATERIALES PETREOS EN LA ZONA CORRESPONDIENTE AL MARGEN DEL RIO, EN EL MPIO. DE EL ROSARIO, SIN., Y LLEVARLO A SU ZONA CONCESIONADA EN EL MPIO. DE ESCUINAPA, SIN.*", cuenta con setenta y siete UNIDADES de tipo volteo autorizadas y uno de tipo redilas.
2. Alianza de camioneros de carga y materiales para construcción de Escuinapa S.C.: cuenta con ochenta y uno permisos (ochenta afiliados a la CNOP y uno a la CTM) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio de Escuinapa, de los cuales setenta y nueve (97.53%) están asignados a UNIDADES de tipo volteo y dos (2.27%) a UNIDADES de tipo redilas.

XI.2.13. El Rosario

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio del Rosario cuenta con ciento cincuenta y tres PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de dos CONCESIONARIOS:⁷²²

1. Alianza de transportes de material para la construcción, S. C. del municipio del Rosario: cuenta con setenta y ocho permisos (setenta y siete afiliados a la CTM y uno a la CNOP), pero únicamente cuenta con autorizada la siguiente zona "*CARGA DE ORIGEN EN EL MUNICIPIO DE ESCUINAPA, Y SOLO PARA RECOGER MATERIALES PETREOS EN LA ZONA CORRESPONDIENTE AL MARGEN DEL RIO, EN EL MPIO. DE EL ROSARIO,*

⁷²⁰ Manjarrez Manjarrez Daniel Fernando.

⁷²¹ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

⁷²² Folio 002956 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

SIN., Y LLEVARLO A SU ZONA CONCESIONADA EN EL MPIO. DE ESCUINAPA, SIN.”, cuenta con setenta y siete UNIDADES de tipo volteo autorizadas y uno de tipo redilas.

2. Unión de trabajadores del transporte en general del municipio de El Rosario: cuenta con dieciséis permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona (todos afiliados a la CROC) para UNIDADES de tipo volteo.
3. Tres personas física⁷²³ para UNIDADES de tipo volteo (solo uno de ellos afiliados a la CTM).
4. Alianza de camioneros y permisionarios de autotransportes de carga y materiales para construcción entre almacenes, zonas federales y carreteras del estado de Sinaloa cuenta con cincuenta y seis permisos (tres afiliados a la CNOP, cincuenta y dos a la CTM y uno libre) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en ese municipio, de los cuales uno es para UNIDADES de tipo redilas y cincuenta y cinco son para UNIDADES de tipo volteo.

XI.2.14. Sinaloa

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Sinaloa cuenta con setecientos dieciséis PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de los siguientes CONCESIONARIOS:⁷²⁴

1. Unión de transportadores de carga en General “Gabriel Leyva Solano” cuenta con doscientos setenta y seis permisos (doscientos setenta y uno afiliados a la CTM y cinco a la CNOP), asignados a doscientos diecinueve (79.35%) a UNIDADES de tipo redilas, cincuenta y seis (20.29) a UNIDADES de tipo volteo y una (0.36%) estacas cuya zona es en la parte norte del Valle Agrícola de Guasave, ubicado al norte de la carretera internacional México-Nogales y al poniente del Río Sinaloa.
2. ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA cuenta con doscientos doce permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (doscientos once afiliados a la CTM y uno a la CNOP) de los cuales doscientos diez (99.06%) son para UNIDADES de tipo volteo y dos de redilas. (numeral nueve de Ahome).
3. Alianza regional de transportistas de carga en pequeño de productos del campo de los municipios de Guasave, Sinaloa, Ahome y El Fuerte cuenta con catorce permisos, siete de ellos son para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio en general (afiliados a la CNC) de los cuales seis corresponde a UNIDADES de tipo redila y una estacas.

Siete permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA únicamente “CARGA EN PEQUEÑO DE PRODUCTOS DEL CAMPO EN LOS MPIO. DE GUASAVE Y SINALOA” (todos afiliados a la CNC) de los cuales seis están asignados a UNIDADES de tipo redilas y uno a estacas.

⁷²³ Ibarra Angulo Pedro; Ibarra Rivera Hugo Ernesto; Ruiz Herrera Juan.

⁷²⁴ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

4. Unión de autotransportistas ejidales del municipio de Sinaloa de productos del campo no elaborados: cuenta con ciento cuarenta permisos (ciento treinta y seis afiliados a la CNC, uno a la CNOP y tres CTM) para transportar productos de campo no elaborados para UNIDADES de tipo redilas.
5. Alianza regional de transportistas de materiales para construcción de los municipios de Guasave y Sinaloa, S.C. cuenta con setenta y tres permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta municipio para UNIDADES de tipo volteo y afiliados a la CNOP.
6. Unión de propietarios de camiones y camionetas de carga liviana de los municipios de Guasave y Sinaloa de Leyva: Cuenta con un permiso para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio afiliado a la CNOP para una UNIDAD de tipo estacas.

XI.2.15. Navolato

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Navolato cuenta con dos mil doscientos seis PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de los siguientes CONCESIONARIOS:⁷²⁵

1. ECO CRIBAS cuenta con diez permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona para UNIDADES de tipo volteo y sin afiliación.
2. Unión de ladrilleros del valle de Culiacán y Navolato, A.C. cuenta con veinte permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona (afiliados a la CNC), 18 (90%) con UNIDADES de tipo volteo y dos (10%) con UNIDADES de tipo redilas.
3. Cuatro personas físicas⁷²⁶ (sin afiliación), asignados a dos grúas, una UNIDAD de tipo volteo y otro de tipo redila.
4. Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado cuenta con un permiso para "*personal al campo dentro de los municipios de Culiacán y Navolato, Sinaloa*" afiliado la CTM, para una UNIDAD de tipo volteo.
5. ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN cuenta con cuatrocientos cuarenta y seis permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona (dos afiliados a la CNOP, uno a la CROC y cuatrocientos cuarenta y tres a la CTM), asignados nueve (2.02%) a vehículos de tipo estacas, doscientos cuarenta y nueve (55.83%) UNIDADES de tipo redila, uno (0.22%) a tracto camión, dos (0.45%) a tractores y ciento ochenta y cinco (41.48%) a UNIDADES de tipo volteo.

⁷²⁵ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

⁷²⁶ Valdez Gaxiola Bernabe; Aguilar Ramos Alfonso; Contreras Sanchez Rafael; Corrales Morales Baltazar, Laura Garzon Gicela Ivonne (sic), emanada de la concesión y el permiso número 16678; Garzon Vizcarra María Elena, que emana de la concesión y el permiso número 10518.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the initials 'GA' and 'R'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

6. Alianza regional de transportistas de carga en general de los municipios de Culiacán y Navolato, S.C. "Gral. Antonio Rosales"; cuenta con sesenta y tres permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona (uno afiliados a la CNOP, y sesenta y tres a la CNC), asignados veinticinco a (39.69%) UNIDADES de tipo redila y treinta y ocho (60.31%) a UNIDADES de tipo volteo.
7. Alianza regional de transportistas de carga en general de Navolato y Culiacán, S.C. "Gral. Renato Vega Amador" cuenta con ciento treinta permisos (ciento veintiocho afiliados a la CNC, uno a la CTM y uno libre) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona, de los cuales noventa y seis (73.85%) están asignados a UNIDADES de tipo redilas y treinta y cuatro (26.15%) a UNIDADES de tipo volteo.
8. Alianza regional del transporte de carga en general de los municipios de Culiacán y Navolato con sede en ELDORADO, S.C.: cuenta con doscientos diez permisos (dos afiliados a la CNC, uno a la CNOP, cuarenta y siete a la CTM y ciento sesenta libres) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en este municipio, de los cuales ciento sesenta y siete (79.52%) son para UNIDADES de tipo volteo y cuarenta y tres (20.48%) para redilas.
9. AICA cuenta con cuatrocientos dieciséis permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio (cuatrocientos quince afiliados a la CNOP y uno a la CROC), de los cuales trescientos ochenta y tres (92.07%) son para UNIDADES de tipo volteo, 30 (7.21%) son para redilas y tres (0.72%) para estacas. (Numeral siete de Elota)
10. Sección de choferes transportistas y empleados de la carga en general cuenta con un permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona para una UNIDAD de tipo volteo afiliado a la CNOP.
11. Transportistas unidos de carga en general y pasaje de Costa Rica, A.C: cuenta con doscientos sesenta y ocho permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (doscientos sesenta y siete afiliados a la CNOP y uno a la CNC), de los cuales ciento setenta y uno (63.81%) son para UNIDADES de tipo volteo y ochenta y tres (30.97%) para UNIDADES de tipo redilas y catorce (5.22%) para estacas.
12. Unión de camioneros de carga y materiales para construcción del municipio de Culiacán, A.C.: cuenta con doscientos noventa y cuatro permisos (doscientos noventa y uno afiliados a la CTM y tres a la CNOP), de los cuales doscientos noventa y dos (99.32%) corresponde a UNIDADES de tipo volteo, uno a redilas y uno a estacas.
13. Unión de camioneros de Navolato y Región de la Costa (CIRCULO C.N.O.P.) cuenta con trescientos cuarenta y tres PERMISIONARIOS para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona (todos afiliados a la CNOP), ciento treinta y siete (39.94%) para UNIDADES de tipo volteo, doscientos cuatro (59.48%) para UNIDADES de tipo redilas y dos (0.58%) para UNIDADES de tipo caja.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the initials 'GA' at the bottom.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

XI.2.16. Culiacán

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica que el municipio de Culiacán cuenta con dos mil setecientos setenta y ocho PERMISIONARIOS, cuyos permisos emanan de las concesiones de los siguientes CONCESIONARIOS:⁷²⁷

1. ECO CRIBAS cuenta con diez permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona para UNIDADES de tipo volteo y sin afiliación. (numeral uno de Navolato)
2. Unión de ladrilleros del valle de Culiacán y Navolato, A.C. cuenta con veinte permisos para operar en esta zona (afiliados a la CNC), 18 (90%) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA UNIDADES de tipo volteo y dos (10%) para UNIDADES de tipo redilas. (numeral dos de Navolato)
3. Cuatro personas físicas⁷²⁸ (uno afiliado a la CNOP y los demás sin afiliación) con, tres UNIDADES de tipo volteo y una tipo redila.
4. Unión de transportistas de productos agrícolas y carga en general de Juan José Ríos, Mpio. de Guasave, Sin. Cuenta con ciento sesenta y siete permisos para UNIDADES de tipo redilas únicamente para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en la zona "CARGA EN CALLE 7 DEL FRACC. DEL VALLE DEL FUERTE AL ORIENTE, LA PIEDRERA AL PONIENTE, LA VIA DEL FF.CC. DEL PCO., ESTACION CEFERINO PAREDES AL NORTE Y POR EL SUR ESTEROS DEL GOLFO DE CALIFORNIA." (uno afiliado a la CNOP y ciento sesenta y seis a la CNC)
5. Alianza de camioneros de carga en general de los municipios de Badiraguato, Mocorito, Angostura y Salvador Alvarado cuenta con un permiso para "personal al campo dentro de los municipios de Culiacán y Navolato, Sinaloa" afiliado la CTM, para una UNIDADES de tipo volteo. (numeral cuatro Navolato)
6. ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN cuenta con cuatrocientos cuarenta y seis permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona (dos afiliados a la CNOP, uno a la CROC y cuatrocientos cuarenta y tres a la CTM), asignados nueve (2.02%) a UNIDADES de tipo estacas, doscientos cuarenta y nueve (55.83%) UNIDADES de tipo redila, uno (0.22%) a tracto camión, dos (0.45%) a tractores y ciento ochenta y cinco (41.48%) a UNIDADES de tipo volteo. (numeral cinco Navolato)
7. Alianza de camioneros del valle del Rio San Lorenzo cuenta con doscientos veintisiete permisos (doscientos veinticinco afiliados a CTM y dos a la CNOP) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio de los cuales ciento cincuenta y dos

Handwritten notes and signatures:
B
or
[Signature]
[Signature]
G
f

⁷²⁷ Folio 002956 del EXPEDIENTE.

⁷²⁸ Valdez Gaxiola Bernabe; Aguilar Ramos Alfonso; Contreras Sanchez Rafael; Corrales Morales Baltazar; Laura Garzon Gicela Ivonne (sic), emanada de la concesión y el permiso número; Garzon Vizcarra María Elena, que emana de la concesión y el permiso número 10518.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

- (66.96%) son para operar UNIDADES de tipo volteo y setenta y cinco (33.04%) son para UNIDADES de tipo redilas. (numeral dos de Elota)
8. Alianza regional de carga en general de los municipios Culiacán y Elota "Emiliano Zapata" estación Obispo, cuenta con ciento sesenta y cinco permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en este municipio (ciento sesenta y dos afiliados a la CNC y tres a la CNOP) de los cuales ciento cuarenta y cinco (87.88%) son para UNIDADES de tipo redilas y veinte (12.12%) para UNIDADES de tipo volteo. (numeral nueve de Elota)
 9. Alianza regional de transportistas de carga en general de los municipios de Culiacán y Navolato, S.C. "Gral. Antonio Rosales"; cuenta con sesenta y tres permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona (uno afiliados a la CNOP, y sesenta y dos a la CNC), asignados veinticinco a (39.69%) UNIDADES de tipo redila y treinta y ocho (60.31%) a UNIDADES de tipo volteo. (numeral seis de Navolato)
 10. Alianza regional de transportistas de carga en general de Navolato y Culiacán, S.C. "Gral. Renato Vega Amador"; cuenta con ciento treinta permisos (ciento veintiocho afiliados a la CNC, uno a la CTM y uno libre) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona, de los cuales noventa y seis (73.85%) están asignados a UNIDADES de tipo redilas y treinta y cuatro (26.15%) a UNIDADES de tipo volteo. (numeral siete de Navolato)
 11. Alianza regional del transporte de carga en general de los municipios de Culiacán y Navolato con sede en ELDORADO, S.C.; cuenta con doscientos once permisos (dos afiliados a la CNC, uno a la CNOP, cuarenta y siete a la CTM y ciento sesenta y uno libres) para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en este municipio, de los cuales ciento sesenta y ocho (79.62%) son para UNIDADES de tipo volteo y cuarenta y tres (20.38%) para redilas. (numeral ocho de Navolato)
 12. AICA cuenta con cuatrocientos dieciséis permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en dicho municipio (cuatrocientos quince afiliados a la CNOP y uno a la CROC), de los cuales trescientos ochenta y tres (92.07%) son para UNIDADES de tipo volteo, treinta (7.21%) son para redilas y tres (0.72%) para estacas. (Numeral 7 de Elota y nueve de Navolato)
 13. Sección de choferes transportistas y empleados de la carga en general cuenta con cinco permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona para una UNIDADES de tipo volteo afiliados a la CNOP.
 14. Transportistas unidos de carga en general y pasaje de Costa Rica, A.C: cuenta con doscientos sesenta y ocho permisos para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en el municipio (doscientos sesenta y siete afiliados a la CNOP y uno a la CNC), de los cuales ciento setenta y uno (63.81%) son para UNIDADES de tipo volteo y ochenta y tres (30.97%) para UNIDADES de tipo redilas y catorce (5.22%) para estacas.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, a smaller one below it, and several initials and marks at the bottom.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

15. Unión de camioneros de carga y materiales para construcción del municipio de Culiacán, A.C.: cuenta con doscientos noventa y cuatro permisos (doscientos noventa y uno afiliados a la CTM y tres a la CNOP), de los cuales doscientos noventa y dos (99.32%) corresponde a UNIDADES de tipo volteo, uno a redilas y uno a estacas.
16. Unión de camioneros de Navolato y Región de la Costa (CIRCULO C.N.O.P.) cuenta con trescientos cuarenta y un PERMISIONARIOS para prestar el SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en esta zona (todos afiliados a la CNOP), ciento treinta y siete (39.94%) para UNIDADES de tipo volteo, doscientos cuatro (59.48%) para UNIDADES de tipo redilas y dos (0.58%) para UNIDADES de tipo caja.

XI.3. Anexo 3

XI.3.1. Desregulación del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA

A finales de la década de los setenta y principios de los ochenta, países como Australia, Canadá, Estados Unidos, Holanda, Italia y el Reino Unido realizaron modificaciones a la regulación de ciertos sectores, como aviación civil, autotransporte, ferrocarriles, sistema financiero, energía y telecomunicaciones. En Europa se inició un proceso de privatización de empresas que eran propiedad del estado; en Estados Unidos se dio un proceso similar en el cual se redujeron los controles de precios de ciertos mercados. El objetivo era promover una regulación que incrementara un mayor grado de competencia y eficiencia en la economía.⁷²⁹

Por su parte, en México durante la década de los ochenta, la regulación de muchas actividades y sectores productivos resultaba excesiva, dicha regulación se caracteriza por imponer controles en precios, limitaba la competencia, elevaba injustificadamente los precios y asignaba de manera ineficiente los recursos. Por lo anterior, en mil novecientos ochenta y nueve, el gobierno federal comenzó una reestructura de ciertos sectores con el propósito de transitar a una economía de mercado y abierta.⁷³⁰

La desregulación del autotransporte federal fue resultado de este proceso. Al respecto, *“las autoridades temían que, al no existir competencia, la desregulación provocara bruscos aumentos en los precios del transporte. Por lo tanto, decidieron desregular la industria en tres etapas, a fin de dar tiempo a que la competencia se desarrollara.”*⁷³¹

De esta forma, en julio de mil novecientos ochenta y nueve, el gobierno negoció con la asociación de propietarios de camiones, para que estos colaboraran con la regulación, el proyecto fue presentado como una modernización del sector ofreciendo préstamos con bajos intereses a cambio de obtener su apoyo.⁷³²

⁷²⁹ Folio 007278 del EXPEDIENTE

⁷³⁰ *Idem.*

⁷³¹ Folio 007253 del EXPEDIENTE

⁷³² Folio 006434 del EXPEDIENTE

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the initials 'AMB' and 'G'.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

Después de dicha negociación, el siete de julio de mil novecientos ochenta y nueve se publicó en el DOF el Reglamento para el Autotransporte Federal de Carga, el cual eliminaba la mayoría de las restricciones a la entrada como, la necesidad de concesión y las tarifas fijas que se modifican a tarifas máximas.

En enero de mil novecientos noventa, las autoridades dictaron un decreto que suprimía las tarifas máximas y dejaba a los propietarios de camiones en libertad para fijar sus propios precios.⁷³³

Tabla 54. Cambios regulatorios en el SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA⁷³⁴

| Carga administrativa | Ley de Vías Generales de Comunicación (1948) | Decreto del Reglamento de Autotransporte Federal de Carga (1989) | Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal |
|-------------------------------------|--|---|--|
| Concesión o permiso | Se requiere de concesión para la prestación del servicio de transporte de carga (artículo. 152) | Por regla general se requiere de concesión para la prestación del servicio (artículo 6), sin embargo también puede ser prestado por PERMISIONARIOS (artículo 44) | Se requiere de permiso para la prestación del servicio de transporte de carga. (Art. 8 fracción I) |
| Tarifa | Hay una tarifa única que es determinada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (artículo 49) | Se establece una tarifa como precio límite para la prestación del servicio determinada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (artículo 4) ⁷³⁵ | Se elimina cualquier restricción tarifaria (<i>contrario sensu</i> al no establecerse lo contrario) |
| Operaciones limitadas (ruta o zona) | El transportista únicamente puede operar en la ruta que le ha sido asignada dentro de una determinada zona (artículos 154 y 156) | Se elimina cualquier restricción respecto de la prestación del servicio a una determinada ruta o zona y se promueve la coordinación estatal para no requerir de permisos o concesiones adicionales (artículos 6 y 16) | Se elimina cualquier restricción por ruta o zona (artículo 50) |
| Autoridad | Directamente Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (artículo 48) | Continúa en el mismo sentido que la Ley, es decir la Secretaría de | Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de |

⁷³³ Folios 006434 y 006435 del EXPEDIENTE.

⁷³⁴ Folios 006427 al 006478 del EXPEDIENTE.

⁷³⁵ El artículo 47 del mismo ordenamiento señala la posibilidad de que dicho servicio pueda ser prestado sin ajustarse a las tarifas siempre y cuando se señale así.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and the number '57' at the bottom.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | Comunicaciones y Transportes. | Comunicaciones y Transportes |
|------------------------------------|--|--|--|
| Órganos técnicos auxiliares | Comisión Consultiva de Tarifas (artículo 49) | Instituto Mexicano del Transporte (creado por Decreto Presidencial el 15 de abril de 1987) Unidad de Desregulación Económica (creada en 1989) | Instituto Mexicano del Transporte (creado por Decreto Presidencial el 15 de abril de 1987) Unidad de Desregulación Económica (creada en 1989) |
| Transporte Privado | No previsto | Se presta mediante la obtención de un permiso para mover carga propia y excepcional o eventualmente carga ajena. (artículos 48 y 49) | Sólo se requiere permiso cuando no se ajuste a los lineamientos establecidos en el artículo 40 (artículo 8, fracción XI) |

XI.3.1.1. Efectos observados después de la desregulación del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA

XI.3.1.1.1. Nuevos entrantes y aumento de oferta

Como ya se mencionó, entre mil novecientos ochenta y nueve y mil novecientos noventa y seis se observó tanto la entrada de nuevas empresas, la expansión de las empresas existentes. Además, se observó que, debido a las bajas tarifas y una mejora en el servicio muchos agricultores y productores industriales dejaron de autoproverse el servicio para contratarlos los prestadores de servicio y las empresas de autotransporte ya establecidas pudieron aumentar sus operaciones, y como muestra de ello es que su flota aumentó (un aumento promedio de un 125% respecto de su flota antes de la *liberalización*).

El crecimiento promedio de las operaciones fue de 175%, ya que casi todos los transportistas pudieron realizar un mayor número de servicios y hubo una disminución del precio en los servicios, especialmente en aquellos que se calificaban como menores por volumen y/o precio.

XI.3.1.1.2. Precios

Los precios de los servicios de logística cayeron al menos 30%, además con el Tratado de Libre Comercio, los minoristas y fabricantes adoptaron sistemas de logísticas más complicados que obligaron a los transportistas a mejorar sus servicios.

Asimismo, podemos identificar los siguientes datos:⁷³⁶

- i. En el período comprendido entre mil novecientos ochenta y nueve y mil novecientos noventa y cinco se incrementó el volumen de la carga general transportada por carretera en un 52%, ya que aumentó de ciento siete mil doscientos cuarenta y tres a ciento sesenta y dos mil

⁷³⁶ Folio 006450 del EXPEDIENTE.

[Handwritten signatures and initials]

007671



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

ochocientos veintisiete millones de toneladas que fueron transportadas por el autotransporte de carga.

- ii. El crecimiento porcentual de volumen de carga en materia de operaciones de autotransporte de carga general aumentó considerablemente ya que al primer año de aplicación del decreto de mil novecientos ochenta y nueve se presentó un aumento de 8.6%, situación que fue muy superior al promedio de 3.4% observado entre mil novecientos ochenta y mil novecientos ochenta y ocho.
- iii. Aumentó la distancia promedio transportada de trescientos cuarenta y seis kilómetros a cuatrocientos cuarenta y cuatro kilómetros, lo que quiere decir que se estableció una mayor logística para el aprovechamiento de las carreteras.
- iv. La mayor parte de los transportistas aumentaron su flota en un 125% en promedio, lo anterior como consecuencia de créditos a tasa preferencial enfocados al sector.
- v. Las empresas pudieron establecer nuevas modalidades complementarias del servicio, como fueron los contratos de cooperación y coordinación para el establecimiento de mejores redes de conexión, servicios complementarios y mantenimiento y renovación de flota vehicular.

Los resultados anteriores pudieron haberse traducido en mayores beneficios para el consumidor si las legislaciones en materia de transporte de las entidades se hubieran coordinado en el mismo sentido que la legislación federal; sin embargo, esto no sucedió y provocó que la mayor parte de las entidades permanecieran con legislaciones locales basadas en el antigua regulación de una mayor carga administrativa.

Esta falta de coordinación legislativa derivó en que los avances en materia de transporte de carga federal no se tradujeran en el ámbito estatal de las entidades, por lo que los beneficios de la *liberalización* del transporte no han sido uniformes. A continuación se presenta información del IMT sobre la evolución y crecimiento del sector:⁷³⁷

Tabla 55. Evolución del movimiento de carga y número de empresas de autotransporte público federal, por tipo de servicio

| Movimiento de carga | 1993 | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Carga regular | 342.9 | 333.8 | 368.1 | 365.9 | 367.6 | 372.0 | 381.1 | 389.4 | 398.2 | 423.5 | 433.4 | 394.1 |
| | 95.5% | 91% | 89.1% | 89.4% | 89.4% | 89.4% | 89.4% | 89.4% | 89.4% | 89.4% | 89.5% | 87.4% |
| Carga especializada | 23.8 | 32.9 | 45.1 | 43.3 | 43.5 | 44.4 | 45.1 | 46.1 | 47.3 | 50.4 | 50.9 | 56.8 |
| | 6.5% | 9.0% | 10.9% | 10.6% | 10.6% | 10.6% | 10.6% | 10.6% | 10.6% | 10.6% | 10.5% | 12.6% |

⁷³⁷ Folio 007253 del EXPEDIENTE.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Movimiento total de carga (millones de toneladas) | 366.6 | 366.7 | 413.2 | 409.2 | 411.1 | 416.0 | 426.2 | 435.5 | 445.4 | 473.9 | 484.3 | 450.9 |
| | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

| Número de empresas registradas | 1993 | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Empresas de carga regular ⁷³⁸ | 3,459 | 5,278 | 5,669 | 6,101 | 7,351 | 7,840 | 8,202 | 8,815 | 10,632 | 11,373 | 10,287 | 12,098 |
| | 84.9% | 81.8% | 71.9% | 75.2% | 74.9% | 75.2% | 74.7% | 75.0% | 76.0% | 76.2% | 78.0% | 78.0% |
| Empresas de carga especializada ⁷³⁹ | 617 | 1,171 | 2,211 | 2,017 | 2,459 | 2,592 | 2,776 | 2,943 | 3,366 | 3,550 | 2,894 | 3,412 |
| | 15.1% | 18.2% | 28.1% | 24.8% | 25.1% | 24.8% | 25.3% | 25.0% | 24.0% | 23.8% | 22.0% | 22.0% |
| Empresas de carga diversa ⁷⁴⁰ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Número de empresas de autotransporte público federal de carga registradas | 4,076 | 6,449 | 7,880 | 8,118 | 9,810 | 10,432 | 10,978 | 11,758 | 13,998 | 14,923 | 13,181 | 15,510 |
| | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que es posible identificar los siguientes datos:⁷⁴¹

Las cifras de mil novecientos ochenta y nueve indican que había registradas tres mil trescientas treinta y siete empresas, repartidas casi en partes iguales en las modalidades de carga regular y carga especializada. A partir de la nueva reglamentación, se observó una tendencia creciente en la incorporación de nuevas empresas que se mantuvo hasta mil novecientos noventa y cinco, año en el que se alcanzó un máximo de seis mil cuatrocientos cuarenta y nueve.

En el periodo comprendido entre mil novecientos ochenta y nueve y mil novecientos noventa y cinco se incrementó el volumen de la carga general transportada por carretera en un 52%, ya que

⁷³⁸ Por efecto de la desregulación, en mil novecientos noventa, las empresas de carga diversa quedan comprendidas en las de carga regular o general.

⁷³⁹ La diferencia entre los datos de mil novecientos noventa y dos comparados con los de años anteriores se debe a que, a partir de mil novecientos noventa y uno, con motivo del proceso de desregulación del autotransporte federal, la clasificación oficial redujo únicamente a siete las especialidades de carga y el resto pasaron a formar parte de la carga regular.

⁷⁴⁰ La diferencia entre los datos de mil novecientos noventa y dos comparados con los de años anteriores, se debe a que, a partir de mil novecientos noventa y uno con motivo del proceso de desregulación del autotransporte federal, la clasificación oficial redujo únicamente a siete las especialidades de carga y el resto pasaron a formar parte de la carga regular.

⁷⁴¹ Folios 006450 al 006482 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top and several smaller initials below it.

007673



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

aumentó de ciento siete mil doscientos cuarenta y tres a ciento sesenta y dos mil ochocientos veintisiete millones de toneladas que fueron transportadas por el autotransporte de carga.

El crecimiento porcentual de volumen de carga en materia de operaciones de autotransporte de carga general aumentó considerablemente ya que al primero año de aplicación del Decreto de mil novecientos ochenta y nueve presentó un aumento de 8.6%, situación que fue muy superior al promedio de 3.4% observado entre mil novecientos ochenta y mil novecientos ochenta y ocho.

Aumentó la distancia promedio transportada de trescientos cuarenta y seis kilómetros a cuatrocientos cuarenta y cuatro kilómetros, lo que quiere decir que se estableció una mayor logística para el aprovechamiento de las carreteras.

Tabla 56. Toneladas transportadas por clase de servicio (miles de toneladas)⁷⁴²

| Año | Autotransporte de carga en general | Autotransporte de carga especializada | Total | Variación |
|------|------------------------------------|---------------------------------------|---------|-----------|
| 1980 | 117,023 | 136,146 | 253,169 | |
| 1981 | 128,754 | 147,538 | 276,292 | 9.1 |
| 1982 | 129,354 | 147,999 | 277,353 | 0.4 |
| 1983 | 129,714 | 148,368 | 278,082 | 0.3 |
| 1984 | 130,806 | 151,377 | 282,183 | 1.5 |
| 1985 | 134,112 | 159,297 | 293,409 | 4 |
| 1986 | 135,595 | 154,964 | 290,559 | -1 |
| 1987 | 138,810 | 157,278 | 296,088 | 1.9 |
| 1988 | 140,134 | 158,736 | 298,870 | 0.9 |
| 1989 | 146,292 | 163,511 | 309,803 | 3.7 |
| 1990 | 149,009 | 165,666 | 314,675 | 1.6 |
| 1991 | 307,444 | 20,329 | 327,773 | 4.2 |
| 1992 | 319,742 | 21,318 | 341,060 | 4.1 |
| 1993 | 342,871 | 23,757 | 366,628 | 7.5 |
| 1994 | 330,053 | 26,434 | 356,487 | -2.8 |
| 1995 | 333,800 | 32,873 | 366,673 | 2.9 |
| 1996 | 349,142 | 34,125 | 383,267 | 4.5 |
| 1997 | 300,444 | 32,022 | 332,466 | -13.3 |
| 1998 | 344,282 | 36,519 | 380,801 | 14.5 |
| 1999 | 354,241 | 40,191 | 394,432 | 3.6 |
| 2000 | 368,066 | 45,127 | 413,193 | 4.8 |
| 2001 | 365,912 | 43,298 | 409,210 | -1 |
| 2002 | 367,600 | 43,500 | 411,100 | 0.5 |

⁷⁴² Folio 006091 del EXPEDIENTE.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and the letters 'CF' at the bottom.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | | | | |
|------|---------|--------|---------|------|
| 2003 | 372,150 | 44,050 | 416,200 | 1.2 |
| 2004 | 381,000 | 45,100 | 426,100 | 2.4 |
| 2005 | 389,400 | 46,100 | 435,500 | 2.2 |
| 2006 | 398,158 | 47,291 | 445,449 | 2.3 |
| 2007 | 423,459 | 50,401 | 473,860 | 6.4 |
| 2008 | 433,400 | 50,900 | 484,300 | 2.2 |
| 2009 | 394,079 | 56,821 | 450,900 | -6.9 |
| 2010 | 410,772 | 59,228 | 470,000 | 4.2 |
| 2011 | 424,321 | 61,181 | 485,502 | 3.3 |
| 2012 | 435,373 | 62,774 | 498,147 | 2.6 |
| 2013 | 438,871 | 63,279 | 502,150 | 0.8 |

Según la tabla anterior podemos observar el movimiento de las toneladas movidas a través del transporte federal de carga.⁷⁴³

La mayor parte de los transportistas aumentaron su flota en un 125% en promedio, lo anterior como consecuencia de créditos a tasa preferencial enfocados al sector.

En términos de precio promedio los precios por el servicio del transporte disminuyeron en un rango entre 5% y 15% a partir de mil novecientos ochenta y nueve.

Las empresas pudieron establecer nuevas modalidades complementarias del servicio, como fueron los contratos de cooperación y coordinación para el establecimiento de mejores redes de conexión, servicios complementarios y mantenimiento y renovación de flota vehicular.

A nivel federal, entre mil novecientos ochenta y nueve y mil novecientos noventa y seis el número de unidades registradas se incrementó en 92%, el mayor incremento se dio entre mil novecientos ochenta y nueve y mil novecientos noventa y dos.⁷⁴⁴

XI.4. Anexo 4

XI.4.1. Glosario de términos⁷⁴⁵

Para los efectos del presente dictamen preliminar, se entenderá por:

AARC

AARC del Río Culiacán, A.C., correspondiente a la Asociación de Agricultores del Río Culiacán, constituida por dos áreas agrícolas, a que se refiere el

⁷⁴³ Folio 006091 del EXPEDIENTE.

⁷⁴⁴ Folio 006446 del EXPEDIENTE.

⁷⁴⁵ Los términos definidos en el presente Glosario, se utilizan en forma indistinta tanto en singular como en plural, en masculino y femenino, según aplique y sin alterar su significado original.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top and several initials below it.]



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

artículo 4, fracción VI, de la Ley de Organizaciones Agrícolas del Estado de Sinaloa.

AARFS

AARFS, A.C., correspondiente a la Asociación de Agricultores del Río Fuerte Sur, con jurisdicción en el Municipio de Ahome, a que se refiere el artículo 4, fracción II, de la Ley de Organizaciones Agrícolas del Estado de Sinaloa.

AARSP

Asociación de Agricultores del Río Sinaloa Poniente, A.C., correspondiente a la Asociación de Agricultores del Río Sinaloa Poniente, que comprende el Municipio de Guasave, a que se refiere el artículo 4, fracción IV, de la Ley de Organizaciones Agrícolas del Estado de Sinaloa.

AICA

Asociación Industrial de la Construcción y Autotransportes Conexos y Similares del Estado de Sinaloa, A.C.

AGENTE ECONÓMICO

Toda persona física o moral, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos, o cualquier otra forma de participación en la actividad económica.⁷⁴⁶

ALIANZA DE CAMIONEROS DE CULIACÁN

Alianza de Camioneros de Transportes de Carga y Materiales de Construcción de Culiacán, S.C.

ALIANZA DEL NORTE DE SINALOA

Alianza de Camioneros Transportadores de Materiales de Construcción y Similares del Norte de Sinaloa, A.C.

API MAZA

Administración Portuaria Integral de Mazatlán, S.A. de C.V.

API TOPO

Administración Portuaria Integral de Topolobampo, S.A. de C.V.

Handwritten notes and signatures:
A large handwritten 'F' or 'E' is visible on the right side of the page, along with other illegible scribbles and initials.

⁷⁴⁶ Artículo 3, fracción I, de la Ley Federal de Competencia Económica.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|-------------------------|---|
| ARRENCOSA | Arrencosa, S.A. de C.V. |
| AUTORIDAD INVESTIGADORA | El órgano de la COMISIÓN encargado de desahogar la etapa de investigación y que es parte en el procedimiento seguido en forma de juicio. En el ejercicio de sus atribuciones, estará dotada de autonomía técnica y de gestión para decidir sobre su funcionamiento y resoluciones. ⁷⁴⁷ |
| AUTORIDAD PÚBLICA | Toda autoridad de la Federación, de los Estados, de la Ciudad de México y de los Municipios, de sus entidades y dependencias, así como de sus administraciones paraestatales y paramunicipales, fideicomisos públicos, instituciones y organismos autónomos, y de cualquier otro ente público. ⁷⁴⁸ |
| CASAS PIAXTLA | Casas Piaxtla, S.A. de C.V. |
| CANADEVI | Cámara Nacional de la Industria y Promoción de la Vivienda. |
| CICSAC | Colegio de Ingenieros Civiles de Sinaloa, A.C. |
| CMIC | Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (Delegaciones Sinaloa, Sinaloa Norte y Sinaloa Sur). |
| CNC | Confederación Nacional Campesina, A.C. |
| CNOP | Confederación Nacional de Organizaciones Populares. |
| CODESIN | Consejo para el Desarrollo Económico de Sinaloa. |
| COMISIÓN | Comisión Federal de Competencia Económica. |
| CONCESIONARIOS | Personas físicas o morales que son titulares de una concesión administrativa para la prestación del servicio de transporte público de carga en general en |

⁷⁴⁷ Artículo 26 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁷⁴⁸ Artículo 3, fracción III, de la Ley Federal de Competencia Económica.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top right and several smaller initials below it.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|---------------------|--|
| | el estado de Sinaloa, conforme a los artículos 185 y 189 de la LTTES. |
| CONCRETOS DEL VALLE | Concretos y Agregados del Valle, S.A. de C.V. |
| CONMIMEX | Consejo Minero Empresarial de México. |
| CONSEJO TÉCNICO | Consejo Técnico Estatal de Vialidad y Transporte de Sinaloa. |
| CONSTITUCIÓN | Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. |
| COPARMEX | Confederación Patronal Mexicana. |
| CPESIN | Constitución Política del Estado de Sinaloa. |
| CROC | Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos. |
| CTM | Confederación de Trabajadores de México. |
| DESARROLLOS LAFHER | Alianza Habitacional, S.A. de C.V. |
| DGMR | Dirección General de Mercados Regulados de la COMISIÓN. |
| DIRECCIÓN | Dirección de Vialidad y Transportes del estado de Sinaloa. |
| DISPOSICIONES | Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica. |
| DOF | Diario Oficial de la Federación. |
| EAT | Encuesta Anual de Transportes del Instituto Nacional de Geografía y Estadística. |
| ECO CRIBAS | Eco Cribas y Agregados de Sinaloa, S.A. de C.V. |
| ESTATUTO | Estatuto Orgánico de la COMISIÓN. |

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top and several smaller initials below it.



Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|--|---|
| EXPEDIENTE | Los autos de la presente investigación radicada en el expediente IEBC-002-2015. |
| GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO | Conjunto de personas físicas o morales que tienen intereses comerciales y financieros afines, y coordinan sus actividades para lograr un determinado objetivo común. ⁷⁴⁹ |
| GRUPO LAFHER | GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO integrado por DESARROLLOS LAFHER, PROYECTOS CIVILES, CASAS PIAXTLA y CONCRETOS DEL VALLE. |
| GOBERNADOR | El titular del Poder Ejecutivo del estado de Sinaloa. |
| H. CONGRESO DEL ESTADO DE SINALOA | La asamblea denominada "Congreso del Estado", en donde se deposita el Poder Legislativo del estado de Sinaloa. ⁷⁵⁰ |
| IMT | Instituto Mexicano del Transporte. |
| INEGI | Instituto Nacional de Geografía y Estadística. |
| LCCPPES | Ley de Contratos de Colaboración Público Privada para el Estado de Sinaloa. |
| LCPAF | Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. |

⁷⁴⁹ En la resolución de los amparos en revisión 479/2006, 481/2006, 394/2006, 360/2006, y 478 2006, el Cuarto Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa señaló lo siguiente:

"En materia de competencia económica se está ante un grupo de interés económico cuando un conjunto de personas físicas o morales tienen intereses comerciales y financieros afines, y coordinan sus actividades para lograr un determinado objetivo común. Así, aunado a los elementos de interés -comercial y financiero- y de coordinación de actividades, concurren otros como son el control, la autonomía y la unidad de comportamiento en el mercado. En esa tesitura, el control puede ser real si se refiere a la conducción efectiva de una empresa controladora hacia sus subsidiarias, o bien, latente cuando sea potencial la posibilidad de efectuarlo por medio de medidas persuasivas que pueden darse entre las empresas aun cuando no exista vínculo jurídico centralizado y jerarquizado, pero sí un poder real. Bajo esta modalidad -poder latente- es que la autonomía jurídica de las sociedades carece de contenido material, imponiéndose los intereses del grupo o de la entidad económica, entendida como organización unitaria de elementos personales, materiales e inmateriales que persigue de manera duradera un fin económico determinado acorde a los intereses de las sociedades integrantes, es decir, a pesar de la personalidad jurídica propia de cada una de las empresas, éstas se comportan funcionalmente como una sola en el mercado, lo que implica la pérdida de la libertad individual de actuación. Por lo tanto, para considerar que existe un grupo económico y que puede tener el carácter de agente económico, para efectos de la Ley Federal de Competencia Económica, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, coordina las actividades del grupo para operar en los mercados y, además, puede ejercer una influencia decisiva o control sobre la otra, en los términos anotados, sin que sea necesario que se den de manera concomitante."

⁷⁵⁰ Artículo 22 de la CPESIN.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, followed by several smaller initials and a signature at the bottom.



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|---------------------|---|
| LFCE | Ley Federal de Competencia Económica. |
| LFT | Ley Federal del Trabajo. |
| LOAES | Ley de Organizaciones Agrícolas del Estado de Sinaloa. |
| LOAPES | Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Sinaloa. |
| LP | Ley de Puertos. |
| LRASPES | Ley de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos del Estado de Sinaloa. |
| LRSF | Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. |
| LTTEs | Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa. |
| MERCADO INVESTIGADO | Mercado del servicio público de transporte de carga en general con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa. |
| MERCADO RELEVANTE | Los treinta y seis mercados relevantes identificados en el MERCADO INVESTIGADO, en el que cada mercado relevante en su dimensión producto y geográfica, corresponde al SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA en cada uno de los dieciocho municipios del estado de Sinaloa: i) para transportar materiales de construcción o materiales pétreos; y ii) para transportar insumos y productos agrícolas, sus derivados, y carga en general. |
| NOM | Norma Oficial Mexicana. |
| OCDE | Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. |
| PERMISO DE RUTA | Es permiso de ruta la autorización que se otorgue para la explotación de un itinerario determinado, con |

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the letters 'OS', 'AS', and '5#']



*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

vehículos y conductores especialmente capacitados y autorizados para ello.⁷⁵¹

PERMISO DE ZONA

Es permiso de zona la autorización que se otorgue para la explotación de un área determinada del territorio del Estado, con vehículos y conductores especialmente destinados y capacitados para ello.⁷⁵²

PERMISIONARIO

Personas físicas o morales que son titulares de un PERMISO DE ZONA, para la prestación del servicio de transporte público de carga en general en el estado de Sinaloa, conforme al artículo 186 de la LTTES.

PIB

Producto Interno Bruto.

PLENO

Es el órgano de gobierno de la COMISIÓN integrado por siete Comisionados, incluyendo ala Comisionado Presidente.⁷⁵³

PROYECTOS CIVILES

Proyectos Civiles, S.A. de C.V.

RASA

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

RGLTTES

Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa.

RISGG

Reglamento Interior de la Secretaría General de Gobierno del estado de Sinaloa.

RICEVT

Reglamento Interior del Consejo Estatal de Vialidad y Transportes.

RLP

Reglamento de la Ley de Puertos.

ROAPES

Reglamento Orgánico de la Administración Pública Estatal de Sinaloa.

SCT

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

⁷⁵¹ Artículo 187 de la LTTES.

⁷⁵² Artículo 188 de la LTTES.

⁷⁵³ Artículo 3, fracción XIII, de la LFCE.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature and several smaller initials.

007681



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente No. IEBC-002-2015

*Servicio público de transporte de carga en general
con dimensión geográfica circunscrita al estado de Sinaloa*

| | |
|---|--|
| SECRETARÍA | Secretaría General de Gobierno del Estado de Sinaloa. |
| SEDECOSIN | Secretaría de Desarrollo Económico de Sinaloa. |
| SEMILLAS SAN RAFAEL | Nombre comercial de la empresa de Rafael Rojo Montoya dedicada a la comercialización de semillas y forrajes que se cosechan en el estado de Sinaloa, según lo señaló en su comparecencia voluntaria del veintiséis de agosto de dos mil quince. |
| SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA | Servicio al público de transporte de carga en general en el estado de Sinaloa, destinado al traslado de mercancías, materiales de construcción, animales y objetos, conforme al artículo 208 de la LTTES. |
| SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA | El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal, en términos del artículo 2, fracción VIII, de la LCPAF. |
| SCJN | Suprema Corte de Justicia de la Nación. |
| TRANSPORTE PARTICULAR | Aquel que traslada sin retribución, carga que pertenezca al propietario del vehículo, o transporte personas que tengan con aquél una relación de dependencia directa o inmediata de naturaleza económica, educativa o cultural, o bien relacionada con la prestación directa de un servicio en el que el transporte sea un mero accesorio, según lo señalade en el artículo 224 de la LTTES. |
| TRANSPORTISTA DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS | Titular de un PERMISO DE ZONA para la prestación del SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE DE CARGA especializado en el traslado de insumos y productos agrícolas. |
| UNIDAD | Vehículo automotor destinado a la transportación de bienes, productos o insumos. |

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]